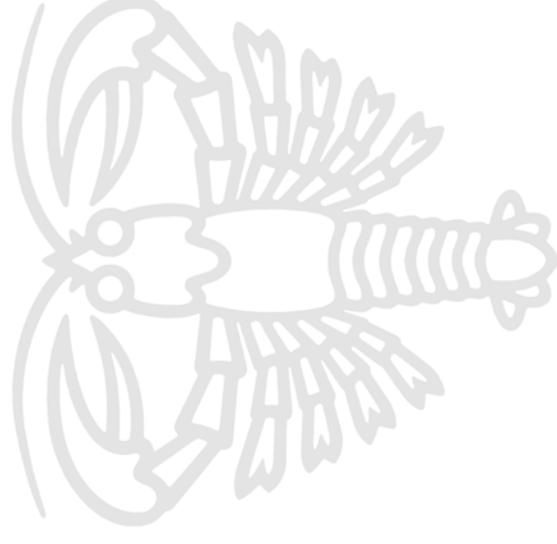




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020 - InVEPI Cottbus 2020 -



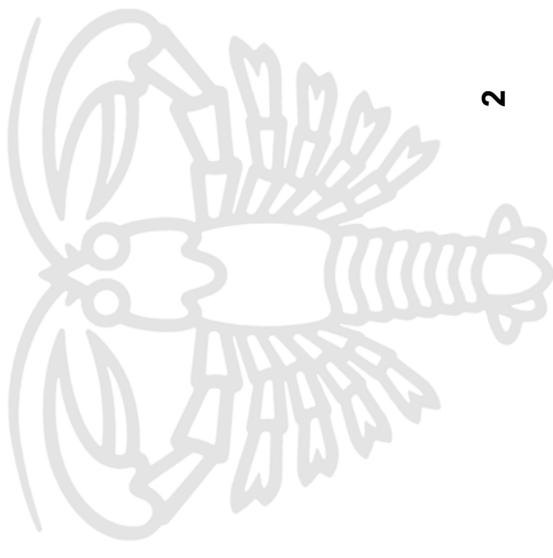
Umweltausschuss
15.11.2011



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Präsentationsinhalte

1. Ausgangssituation, Integrierter Ansatz und Ziele
2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und Straßennetzes
3. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs
4. Entwicklung des Radverkehrs
5. Entwicklung des Fußgängerverkehrs
6. Teilräumliche Verkehrskonzepte
7. Umwelt und Verkehrssicherheit
8. Maßnahmeplan, Monitoring und Controlling
9. Ergebnisse Beteiligungsverfahren
10. Zusammenfassung Änderungen





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

1. Ausgangssituation, Integrierter Ansatz und Ziele

Ausgangssituation

Beschlusslage: Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus von 1997 und seine Fortschreibung 2001

Viele Maßnahmen wurden in den letzten zehn Jahren umgesetzt, aber Rahmenbedingungen, Strukturen und Entwicklungsziele haben sich stark verändert:

- demografische Entwicklung
- Stadumbauprozess
- strukturelle Veränderungen (TIP)
- Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan
- Verkehrsverhalten und Motivationen

→ **Notwendigkeit einer Aktualisierung und Fortschreibung!**



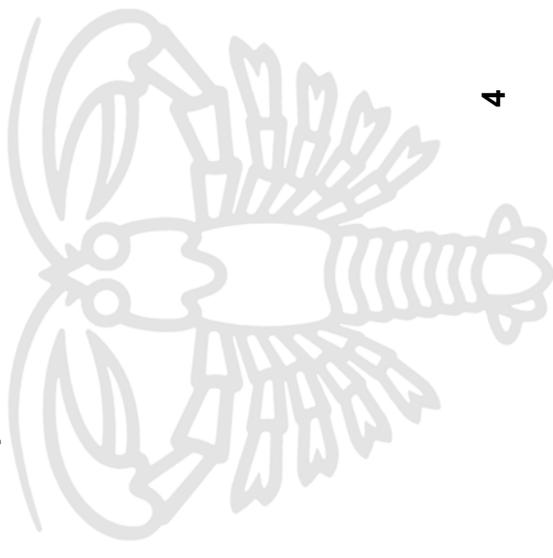


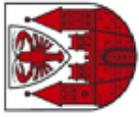
STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

1. Ausgangssituation, Integrierter Ansatz und Ziele

Notwendigkeit

- Grundlage für die Neubearbeitung des Flächennutzungsplans
- Grundlage für den Nahverkehrsplan (Liniengenehmigungen, Investitionsentscheidungen)
- Widerspruchsfreiheit von Verkehrsplanung und Stadtentwicklungsplanung (INSEK, STUSK)
- Widerspruchsfreiheit von Verkehrsplanung und Luftreinhalteplan/Lärmaktionsplan

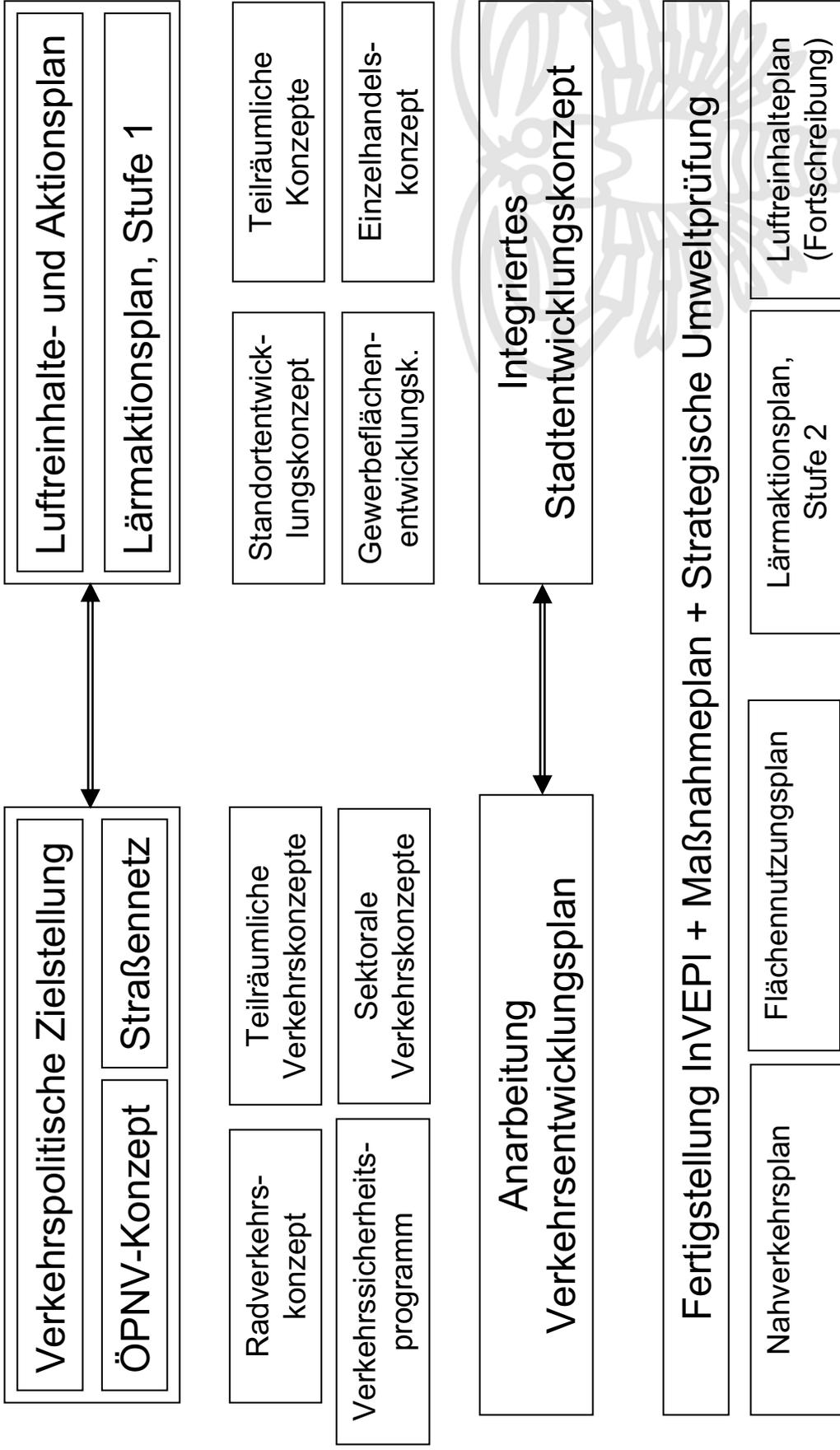


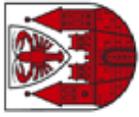


STADT COTTBUS
CHÖSEBUZ

1. Ausgangssituation, Integrierter Ansatz und Ziele

Integrierter Ansatz





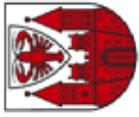
STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

1. Ausgangssituation, Integrierter Ansatz und Ziele

Szenarien der Verkehrsentwicklung

Grundlagen	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“	Szenario „Nachhaltigkeit“
Basis SrV 2008	Entwicklung der Verkehrsanteile bis 2020:		
▪ Fußwege 29,2 %	▪ Fußwege ↘	▪ Fußwege ↘	▪ Fußwege ↘
▪ Radverkehr 23,3 %	▪ Radverkehr ↘	▪ Radverkehr ↗	▪ Radverkehr ↗
▪ MIV 39,9 %	▪ MIV ↗	▪ MIV ↘	▪ MIV ↘
▪ ÖPNV 7,6 %	▪ ÖPNV ↗	▪ ÖPNV ↗	▪ ÖPNV ↗

- 2006: Beschluss Stadtverordnetenversammlung für das Entwicklungsszenario „Integration“.
- Aktuelle Entwicklungen der Verkehrsmittelwahl erforderten eine Modifizierung der Szenarien: Entwicklung des neuen Szenarios „Nachhaltigkeit“. Es vereint an der realen Entwicklung orientierte Bestandteile der Vorgängerszenarien.

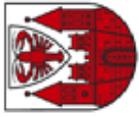


STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

1. Ausgangssituation, Integrierter Ansatz und Ziele

Ziele

1. Die Menschen in der Stadt haben Vorrang.
 2. Verkehr muss umweltschonender werden.
 3. Verkehr muss sozialverträglich sein.
 4. Verkehr muss sicherer werden.
 5. Barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur und Verkehrsorganisation.
 6. Mehr Qualität für Fußgänger, Radfahrer und Mobilitätseingeschränkte.
 7. Verkehr hat der wirtschaftlichen Stärkung von Stadt und Region zu dienen.
 8. Verkehrsbewältigung durch Kooperation.
 9. Erfolgscontrolling.
- Szenario „Nachhaltigkeit“ prägt weitere Verkehrsentwicklung.
- Luftreinhaltung, Lärminderung, Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Reduzierung Kfz-Verkehr und Stärkung des Umweltverbundes.



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und des Straßenhauptnetzes

Ziele

- Verkehrsnetze den langfristige Anforderungen anpassen
- Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen (z.B. Bezug zum Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan)
- Bündelung durch Lückenschlüsse

Im Bau befindliche Maßnahmen

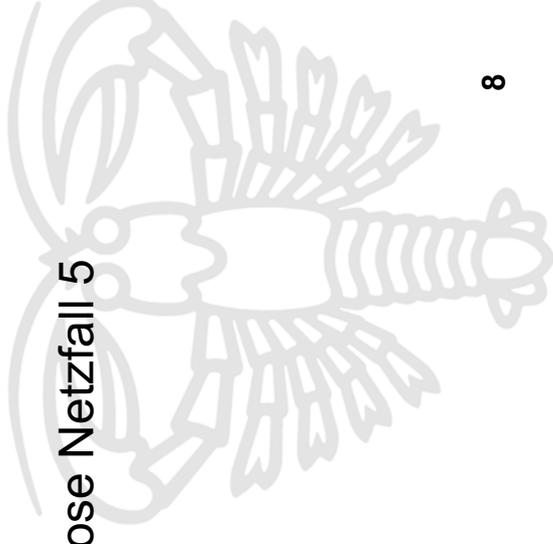
→ Prognose-0-Fall

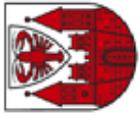
Wichtige Maßnahmen im Sinne Stadtbau

→ Prognose Netzfall 4

Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge

→ Prognose Netzfall 5

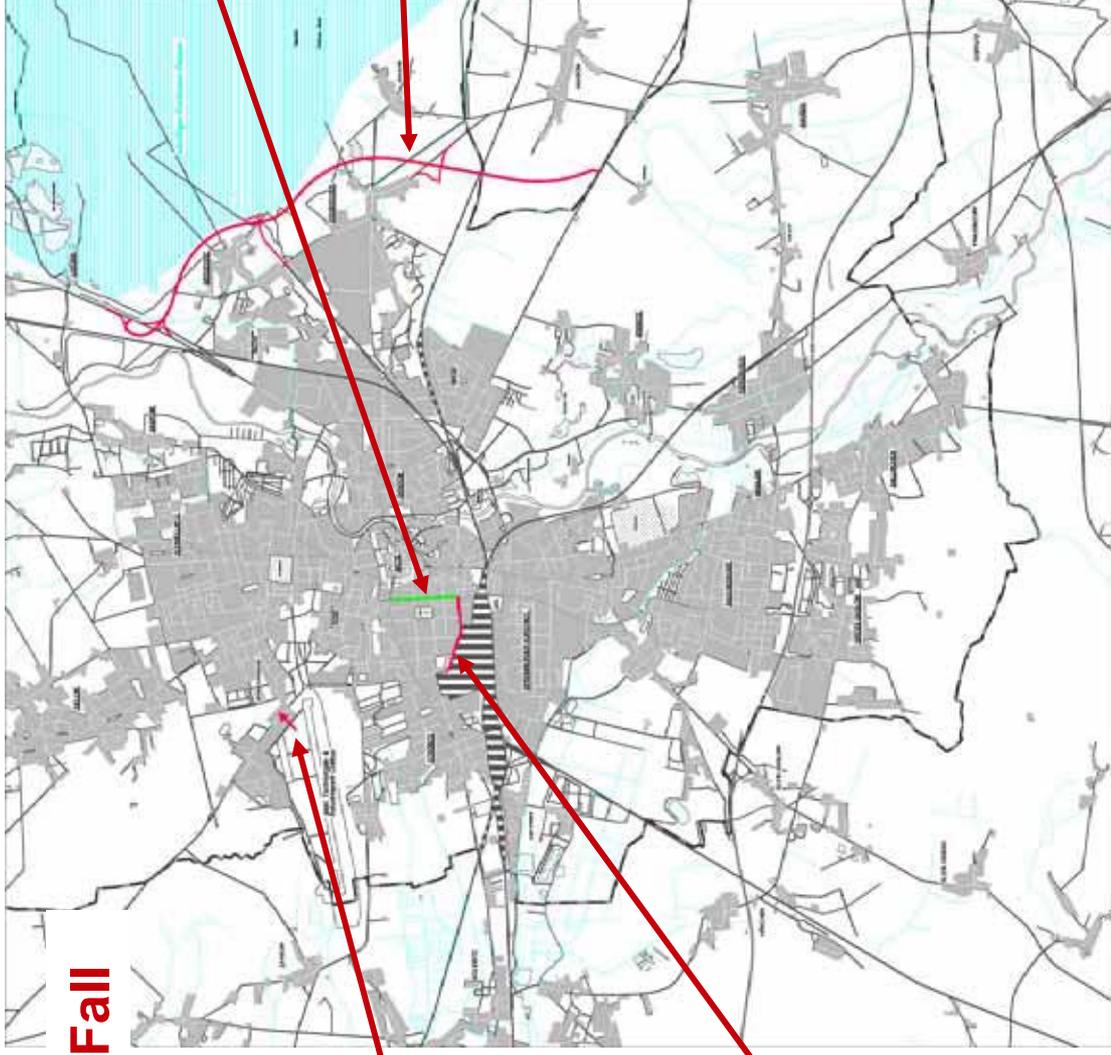




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und des Straßenhauptnetzes

Prognose-0-Fall



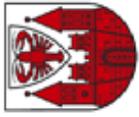
Anbindung des
Technologie- und
Industrieparks über
Bürger Chaussee

Mittlerer Ring - Lösung
Wilhelm-Külz-Straße

Umgestaltung
Bahnhofstraße

Ortsumgehung Cottbus
1. Bauabschnitt

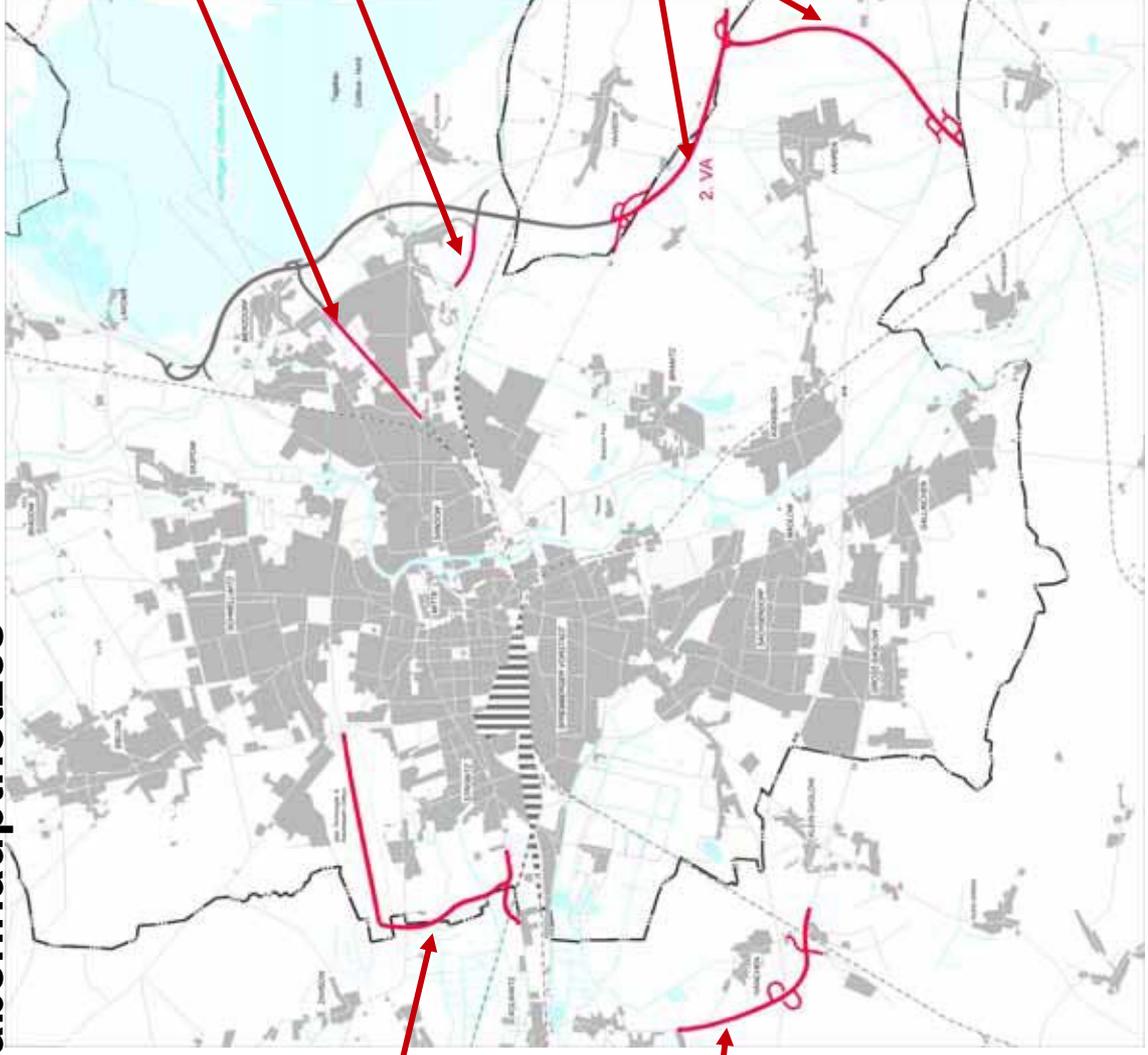




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und des Straßenhauptnetzes

Prognose Netzfall 4



Anbindung des
Technologie- und
Industrieparks an L 49

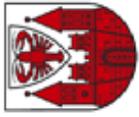
OU Hänchen und
Autobahnanschluss
Hänchen

Seestraße

Anbindung Gewerbe-
gebiete im Osten durch
Hauptverkehrsstraße an
die OU B 168n (Entlastung
Dissencheher Hauptstr.)

Fertigstellung 2. BA
Ortsumgehung Cottbus

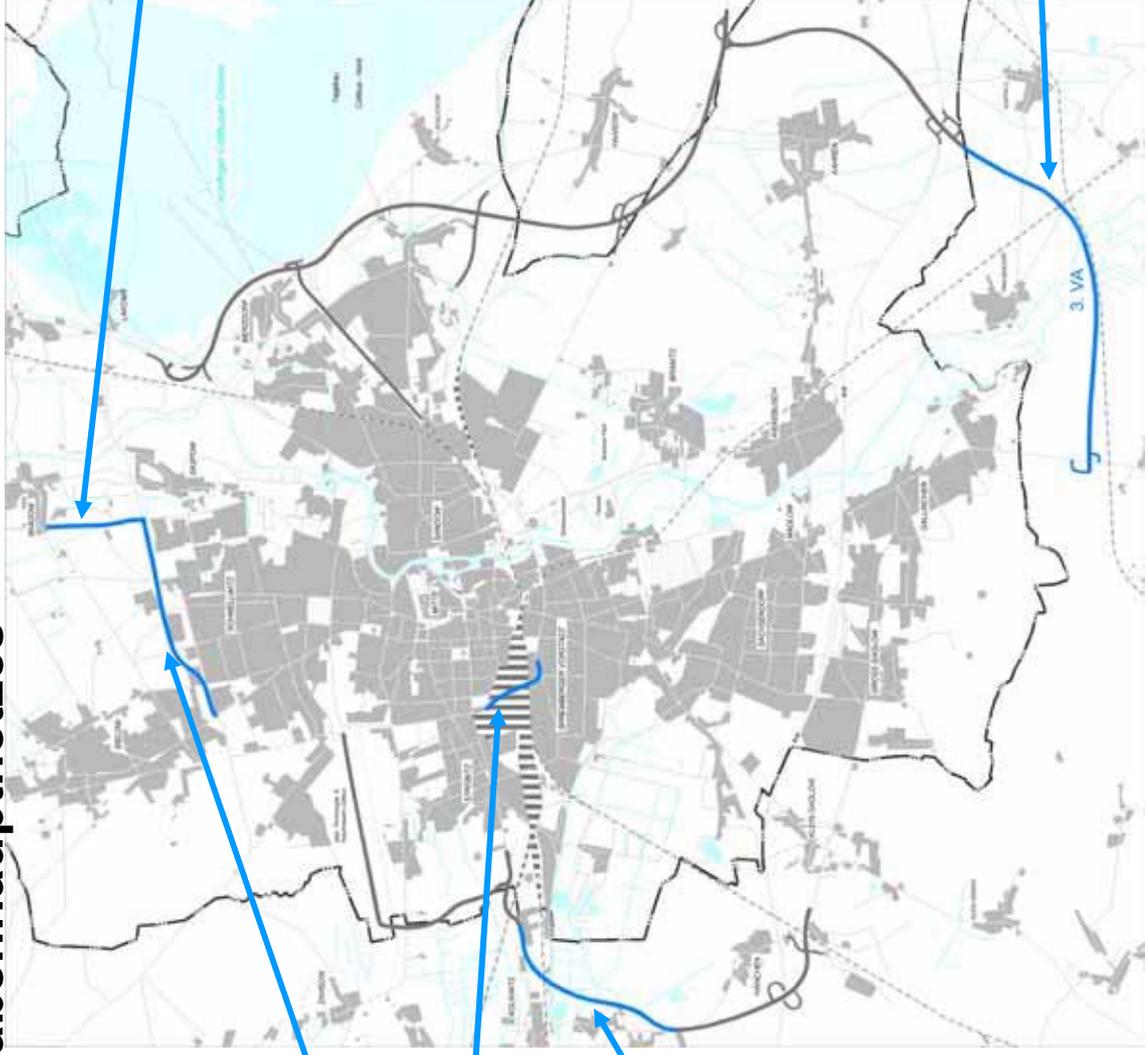




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und des Straßenhauptnetzes

Prognose Netzfall 5



verlängerte
M-Domaskojce-Str.

Ost-West-Straße

Brücke westlich
Bahnhof
(Mittlerer Ring)

Teilortsumgehung
Kolkwitz

Ortsumgehung Cottbus
3. VA

Umweltausschuss
15.11.2011



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

3. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs

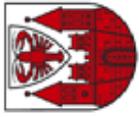
Ziele

- ÖPNV in der Stadt Cottbus besteht aus den Hauptverkehrsträgern Straßenbahn und Stadtbus
- Optimierung der Umsteigequalitäten und Verbesserung von Umsteigehaltestellen Straßenbahn – Bus
- Anschluss Parallelverkehre Straßenbahn – Stadtbus
- Gestaltung des ÖPNV-Systems in Abhängigkeit der Finanzierbarkeit

Beschluss

Stadtverordnetenversammlung IV-094-10/09 vom 24.06.2010





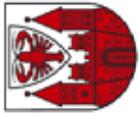
STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

3. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs

neue Aussagen für den InVEPI 2020 erwachsen aus

- Machbarkeitsstudie
Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus (August 2010)
 - Ergebnisse der Untersuchung für drei Netzerweiterungen
 - Vorzugsvariante
- Straßenbahnkonzeption (Dezember 2010)
- Vorplanung Verkehrsknoten Cottbus Hauptbahnhof (Stand: 08/2011)
 - Reduzierung der Anzahl Straßenbahnlinien, die direkt über den zentralen Umsteigepunkt geführt werden





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

3. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Ziele

- Grundgerüst des ÖPNV bilden drei Straßenbahnachsen:

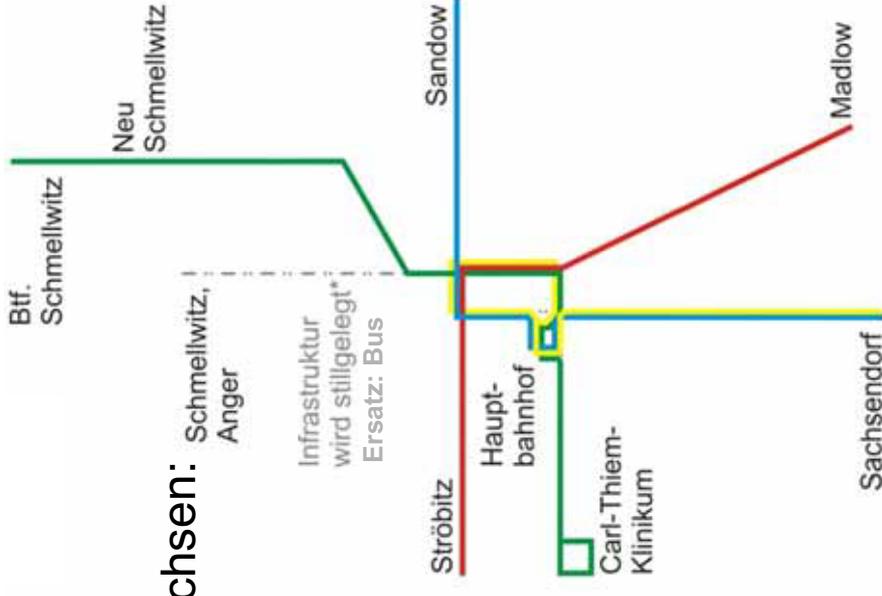
- Neu-Schmellwitz – Hauptbahnhof – Sachsendorf
- Sandow – Hauptbahnhof – Madlow
- Ströbitz – Stadtpromenade – Hauptbahnhof

- Machbarkeitsstudie Streckenverlängerung der Straßenbahn:

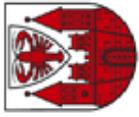
- Carl-Thiem-Klinikum

- Optimierung Netz des ÖPNV:

- Verbesserung Umsteigebeziehungen
- Vermeidung Parallelverkehre Bus – Straßenbahn
- Verkehrsknoten Hauptbahnhof



* Rückbau erfolgt im Rahmen eines möglichen Straßenumbaus



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

4. Entwicklung des Radverkehrs

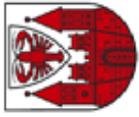


Ziele

- Steigerung des Anteils Radverkehr am Gesamtverkehr der Stadt
- Cottbus will seinen Ruf als fahrradfreundliche Stadt sichern und ausbauen
- Schließung der vorhandenen Netzlücken mit Vorrang im Veloroutennetz
- Verbesserung des baulichen Zustandes des kommunalen Radwegenetzes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
- Ausschöpfung der Potenziale des Fahrradtourismus durch Infrastruktur- und Serviceangebote

Beschluss

Stadtverordnetenversammlung IV-014-17/05 vom 27.04.2005



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

4. Entwicklung des Radverkehrs



Wichtigste Maßnahmenbündel

- Ausbau und Komplettierung des Radverkehrsnetzes mit Schwerpunkt auf den Velorouten
- Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit
- Qualitätsverbesserung im kommunalen Netz (Knotenpunkte, Einbahnstraßen öffnen, Leitsystem, Trennung von Rad- und Gehwegen)
- Bessere Angebote für das Fahrradparken an der Wohnung und in der Stadt
- Verbesserung des Fahrradklimas durch Öffentlichkeitsarbeit
- Ausschöpfung der Potenziale des Fahrradtourismus durch Infrastruktur- und Serviceangebote

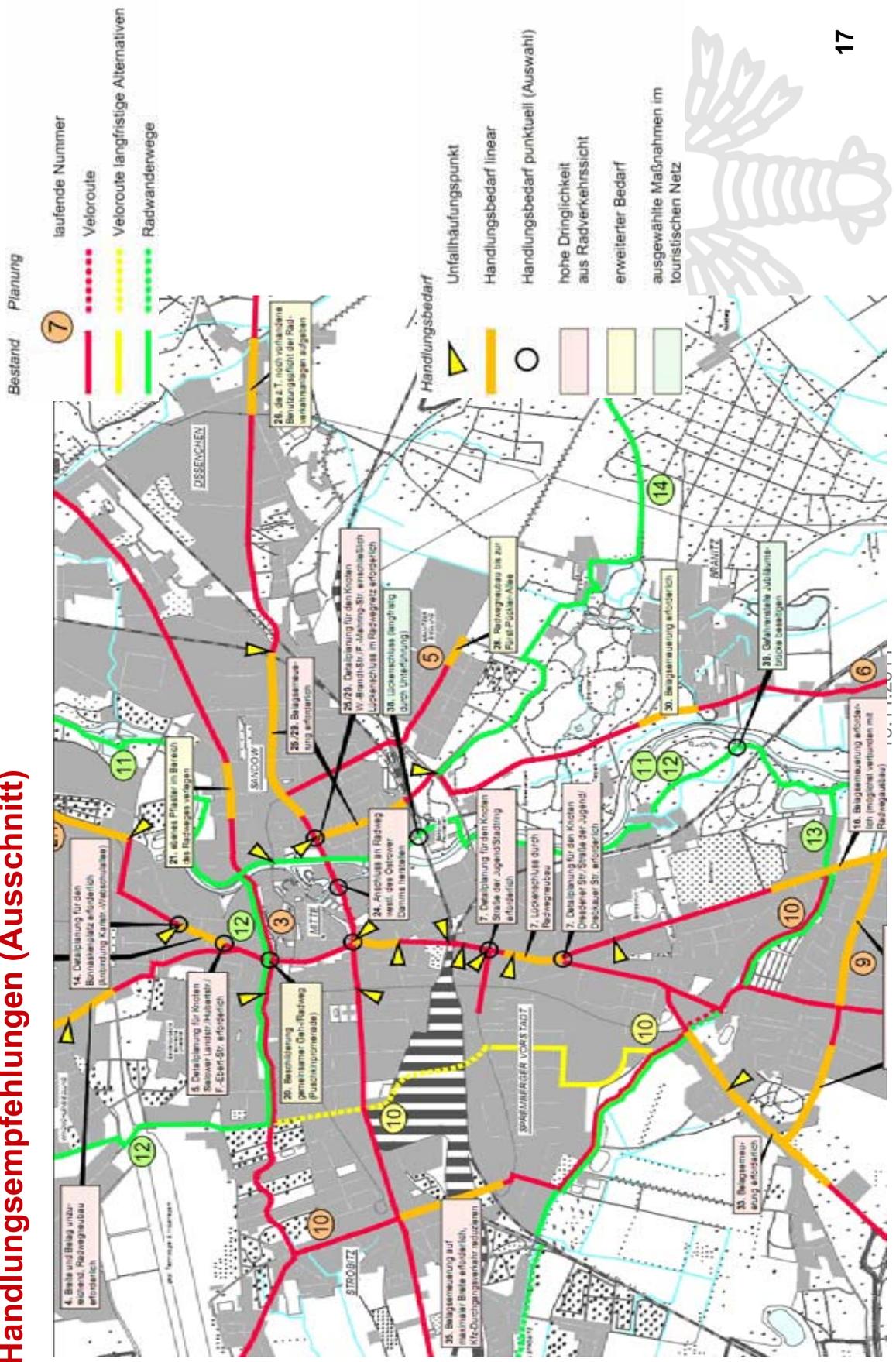


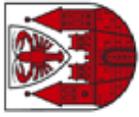


STADT COTTBUS
CHOSEBUZ

4. Entwicklung des Radverkehrs

Handlungsempfehlungen (Ausschnitt)





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

5. Entwicklung des Fußgängerverkehrs

Ziele

- Sicherung des Anteils des Fußgängerverkehr am Gesamtverkehr der Stadt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger
- Aufwertung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Zonen, insbesondere in der Innenstadt
- Abbau lokaler Defizite, Verbesserung des Zustandes der Gehwege

Wichtigste Maßnahmen

- Aufhebung von Trennwirkungen durch Lückenschlüsse und Querungshilfen
- Konfliktminimierung zu Radverkehr und MIV
- Barrierefreie, kurze Zugänge zu den Haltestellen des ÖPNV
- Verbesserung des baulichen Zustands von Gehwegen, Verbesserung/Schaffung von Barrierefreiheit



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

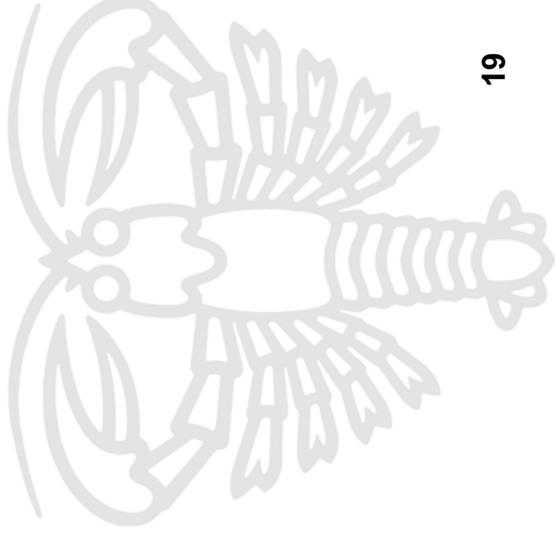
6. Teilräumliche Verkehrskonzepte

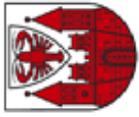
Vorliegende Verkehrskonzepte / Teilräumliche Konzepte

- Innenstadt
- Westliche Stadterweiterung
- Branitz
- Gallinchen
- Groß Gaglow
- Kiekebusch
- Sandow
- Willmersdorf

In Arbeit befindliches Verkehrskonzept

- Sielow





STADT COTTBUS
CHÓSEBÚZ

7. Umwelt und Verkehrssicherheit

Strategische Umweltprüfung

- Im Rahmen einer strategischen Umweltprüfung für die Maßnahmen des InVEPI sind die zu erwartenden Umweltwirkung nach Maßnahmekomplexen bestimmt

Luftinhalte- und Aktionsplan

- Maßnahmen zur Verringerung insbesondere der Feinstaubbelastung

Lärmaktionsplan

- Maßnahmen zur Verringerung der Schallimmissionsbelastungen

Verkehrssicherheitsprogramm

- Schutz von Kindern, der Mobilitätseingeschränkten, Senioren, Radfahrer
- Zielgruppenorientierte Prävention zur Bekämpfung von Verkehrsdelikten
- Reduzierung von Unfallschwerpunkten
- Überwachung des fließenden Verkehrs contra Raser
- Verkehrssicherheit im ruhenden Verkehr



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

8. Maßnahmenplan, Monitoring und Controlling

Maßnahmeplan

Gesicherte Maßnahme

- Baubeginn ist erfolgt
- Finanzierung ist gesichert

Geplante Maßnahme

- Maßnahme ist verkehrlich, städtebaulich begründet und umweltrelevant
- entspricht den Leitlinien der Stadt
- Realisierungszeitraum im Rahmen der Gültigkeit des InVEPI 2020

Optionale Maßnahme

- Maßnahme ist langfristig wichtig
- Sie entspricht den Leitlinien der Stadt
- Realisierungszeitraum ist nach 2020 zu erwarten bzw. die Maßnahme ist im Rahmen der Erfolgskontrolle (Monitoring) und der weiteren Entwicklung der Stadt Cottbus über die Geltungsdauer des INSEK 2020 und des InVEPI 2020 hinaus zu überprüfen

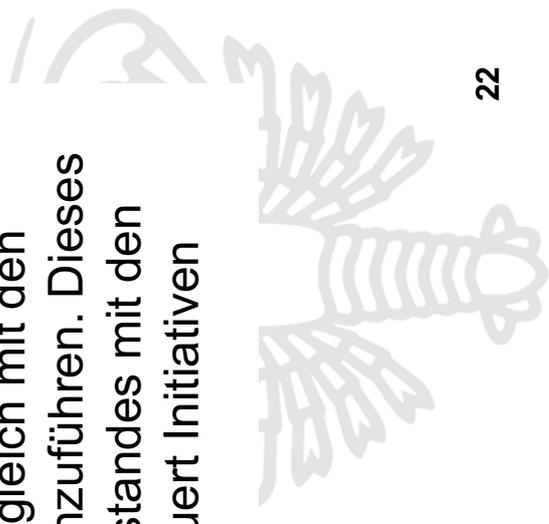


STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

8. Maßnahmeplan, Monitoring und Controlling

Monitoring und Controlling

- Sicherung der Zielerreichung der Verkehrsentwicklungsplanung erfordert integriertes Monitoring und Controlling
- Umsetzungsfortschritte des Maßnahmeplans und Wirkungen der realisierten Maßnahmen sind kontinuierlich im Rahmen des Monitoring zu beobachten
- Die Wirkungen sind dabei mittels definierter Indikatoren sowie daraus ableitbarer Entwicklungstrends zu bewerten
- Auf Grundlage der Ergebnisse des Monitorings ist im Abgleich mit den Szenarien der Verkehrsentwicklung ein Controlling durchzuführen. Dieses umfasst den Vergleich des im Monitoring erhobenen Zustandes mit den Zielvorgaben der Verkehrsentwicklungsplanung und steuert Initiativen





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

9. Ergebnisse Beteiligungsverfahren

Beteiligungsverfahren

- > 12.03.-12.04.2010
- > Öffentliche Auslegung – Amtliche Bekanntmachung im Amtsblatt
- > Anschreiben an die Ortsbeiräte, Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden
- > auf Anforderung der Ortsbeiräte persönliche Gespräche

	Zustimmungen (Z) Hinweise (H) Widersprüche (W)	Zustimmung	eingearbeitet	modifiziert eingearbeitet	nicht berücksichtigt	für InVEPI nicht relevant
Bürgerinnen/Bürger	2 W				2	
Ortsbeiräte	27 Z / W	2	14 ^{*)}	2	5	4
Nachbargemeinde/Kreis	2 Z / H	1			1	
Träger öffentlicher Belange	32 Z / H	9	10	2	2	9
Stadtverwaltung	28 Z / H	1	11	5	5	6
im Rahmen der öffentlichen Vorstellung am 16.04.2010	27 Z / H / W	4	4	2	5	12

*) durch Veränderung der Linienführung OU Cottbus, 2. Verkehrsabschnitt
sind die Widersprüche des OBR Kahren praktisch nicht mehr relevant

Umweltausschuss
15.11.2011



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

10. Zusammenfassung Änderungen

Öffentlicher Personennahverkehr

- > Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung Netzerweiterung Straßenbahn
- > Straßenbahnkonzept (von Dezember 2010)
- > Erkenntnisse aus der Vorplanung Verkehrsknoten Cottbus Hauptbahnhof (bis 09/2011)

Innenstadt

- > keine Öffnung der Petersilienstraße zur Karl-Marx-Straße

Einarbeitung Ergebnisse Umweltplanungen

- > Fortschreibung Luftreinhalteplan
- > Entwurf Lärmaktionsplan, Stufe 2

Redaktionelle Änderungen und Verbesserungen im Schriftbild

- > Ergebnisse der fortgeschrittenen Zeit (z.B. Streckenausbau Berlin-Cottbus, Schließung Mittlerer Ring)
- > Bezug auf das Jahr 2010 (z.B. Einwohner, Pendler, Unfallstatistik)
- > verschobenes Seitenlayout

Hinweise des Behindertenbeirats (vom 28.10./08.11.2011)

- > Bezug auf veränderte Begrifflichkeiten