

Information

für die Ausschüsse der Stadtverordnetenversammlung

– Umwelt	01.12.2009
– Wirtschaft, Bau und Verkehr	02.12.2009
– Recht und Petition	03.12.2009
– Gespräch Rathauspitze/ Fraktionen der StVV	09.12.2009

Arbeitsstand zum Integrierten Verkehrsentwicklungsplan (InVEPI) Cottbus 2020 einschließlich Strategische Umweltprüfung (SUP)

Zielstellung:

Im Rahmen der weiteren Arbeit an Grundsatzplanungen für die Stadt Cottbus und der Passfähigkeit von Integriertem Stadtentwicklungskonzept, Luftreinhalte- und Aktionsplan, Lärmaktionsplan und weiterer sektoraler und teilträumlicher Konzepte mit der Verkehrsplanung ist der InVEPI 2020 fertig zu stellen und den Stadtverordneten zur Beschlussfassung vorzulegen.

Kerngedanken:

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen in der Stadt Cottbus sind die Ergebnisse der verkehrspolitischen Zielstellung von 2006 (Stadtverordnetenbeschluss Nr. IV-027-28/06 vom 31.05.2006) sowie der anderen 2005 und 2006 beschlossenen Konzeptionen (Radverkehrskonzept, Straßennetzkonzept) einer Überprüfung zu unterziehen. Dabei sind die Beschlüsse zur Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung sowie zum ÖPNV-Konzept einzuarbeiten. Gleiches gilt für die Ergänzung des Straßennetzes durch die Ergebnisse der Untersuchung zur äußeren Verkehrserschließung des TIP Cottbus.

- 1.** Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2008 (System repräsentativer Verkehrsbefragung – Verkehr in Städten) liefern neue Erkenntnisse zur Verkehrsentwicklung in Cottbus.

Die tatsächliche Verkehrsentwicklung von 2003 (ohne drei südliche Stadtteile) zu 2008 (heutige Gesamtstadt) unter Berücksichtigung des beschlossenen Verkehrsszenarium „Integration“ 2020 (Gesamtstadt) stellt sich folgendermaßen dar:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2003	34 %
2008	39,9 %
2020 (I)	38,7 %

Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)

2003	66 %
2008	60,1 %
2020 (I)	61,3 %

ÖPNV

2003	11 %
2008	7,6 %
2020 (I)	12,2 %

Ausgangspunkt für ÖPNV-Konzept 10,0 %

Die Parameter des Umweltverbunds (ÖPNV + Radverkehr + Fußgängerverkehr) und des motorisierten Individualverkehrs befinden sich mit rund 1 % Abweichung im Zielkorridor, die Entwicklung des ÖPNV nicht. Hier ist zu untersuchen, welche Steuerungselemente erforderlich sind und welche Zielgröße realistisch und bezahlbar erreicht werden kann. Entscheidend für die Einhaltung der Klimaschutzziele der Stadt ist die Senkung des MIV um 1,2 % auf 38,7 %. Die Stärkung und die erkennbare Entwicklung von Verkehren mit Muskelkraft (Radfahrer und Fußgänger) spiegelt sich im Anteil Umweltverbund wider und liegt im Interesse der Luftreinhaltung und der Lärminderung.

Es wird erforderlich das alte Zielszenario „Integration“ zu überprüfen.

2. Die Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes werden in die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung aufgenommen.

Gegenwärtig wird die Vergabe der Planungsleistung zur „Machbarkeitsstudie Erweiterung Straßenbahnnetz Cottbus“ beauftragt. Die Ergebnisse sollen im April 2010 durch das Büro vorgelegt und ab Mai 2010 diskutiert werden.

3. Die ersten Ergebnisse des Lärmaktionsplans, Stufe 2 werden als Arbeitsstand im Februar 2010 vorliegen.

Diese ersten Arbeitsergebnisse der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans, Stufe 2 sollen in den Entwurf zum InVEPI 2020 Eingang finden.

4. Die Ergebnisse der in Varianten gemeinsam mit dem Landesbetrieb Straßenwesen untersuchten äußeren Verkehrserschließung des Technologie- und Industrieparks Cottbus müssen in die Entwicklung des Straßennetzes aufgenommen werden. Dabei sollen Synergieeffekte erreicht werden.

5. Die Stadt wird für die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchführen.

Das Erfordernis einer SUP wird nach Konsultation mit dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz aus dem Brandenburgischen Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, Anlage 2 „Verkehrswegeplanung auf Landesebene

einschließlich Bedarfspläne“ und dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, § 14b „SUP – Pflicht in bestimmten Plan- oder Programmbereichen und im Einzelfall“, wenn die Planung Rahmensetzende Bedeutung für Maßnahmen mit erheblichen Umweltauswirkungen hat, als pflichtige Aufgabe der Stadt begründet. Die Beauftragung der SUP ist mit zusätzlichen Kosten in Höhe von 20 – 40 T€ verbunden.

6. Der für die Erarbeitung des INSEK bereits 2007 erarbeitete Maßnahmeplan muss auf der Grundlage der o. g. neuen Erkenntnisse überprüft und angepasst werden.

Terminliche Auswirkung:

Die zeitliche Zielstellung 12/2009 entsprechend Beschluss der Vorlage IV – 094/09

„Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus – Teil: Zielnetz ÖPNV 2020“ in der StVV am 24.06.2009 kann nicht erfüllt werden.

Der Entwurf zum integrierten VEPL soll im Juni 2010 vorliegen.

gez. FBL 61

gez. FBL 72