



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020

- InVEPI Cottbus 2020 -





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. weiteres Vorgehen





STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

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
- Stadtumbauprozess
- strukturelle Veränderungen (TIP)
- Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan
- Verkehrsverhalten und Motivationen

→ **Notwendigkeit einer Aktualisierung und Fortschreibung !**





STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

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

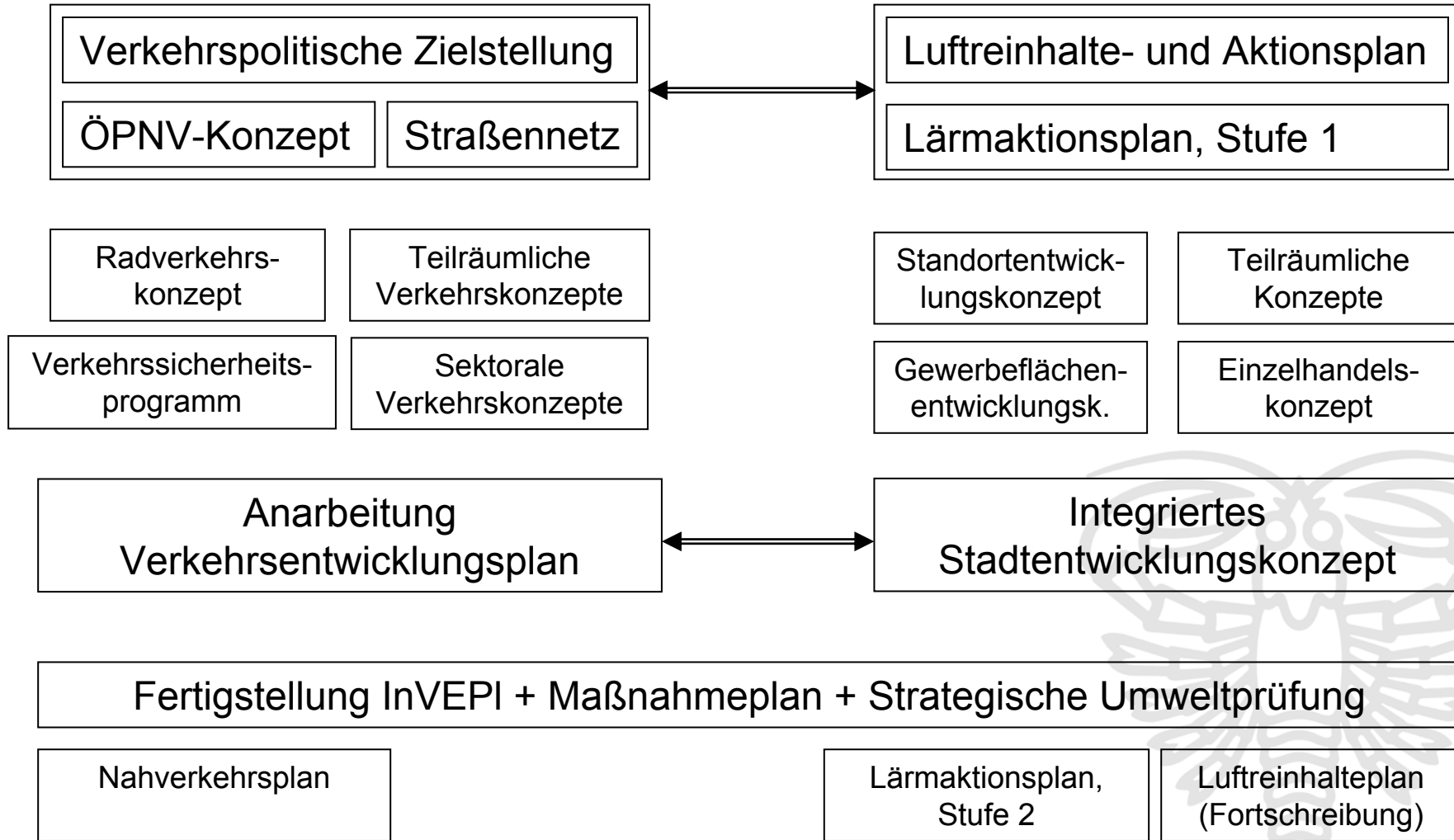




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

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
CHÓŠEBUZ

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

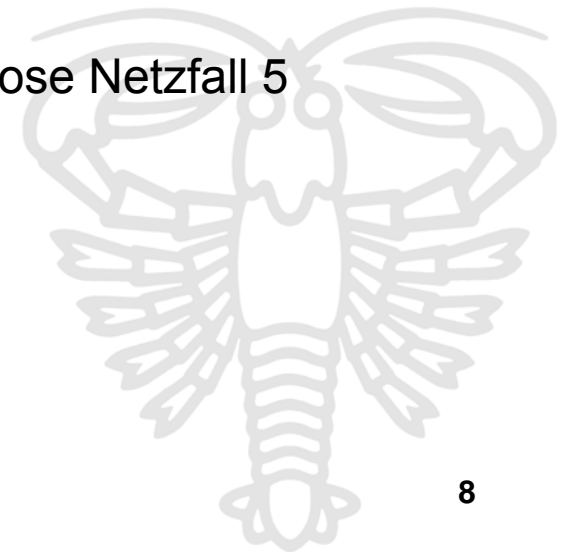
→ Prognose-0-Fall

Wichtige Maßnahmen im Sinne Stadtumbau

→ Prognose Netzfall 4

Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge

→ Prognose Netzfall 5

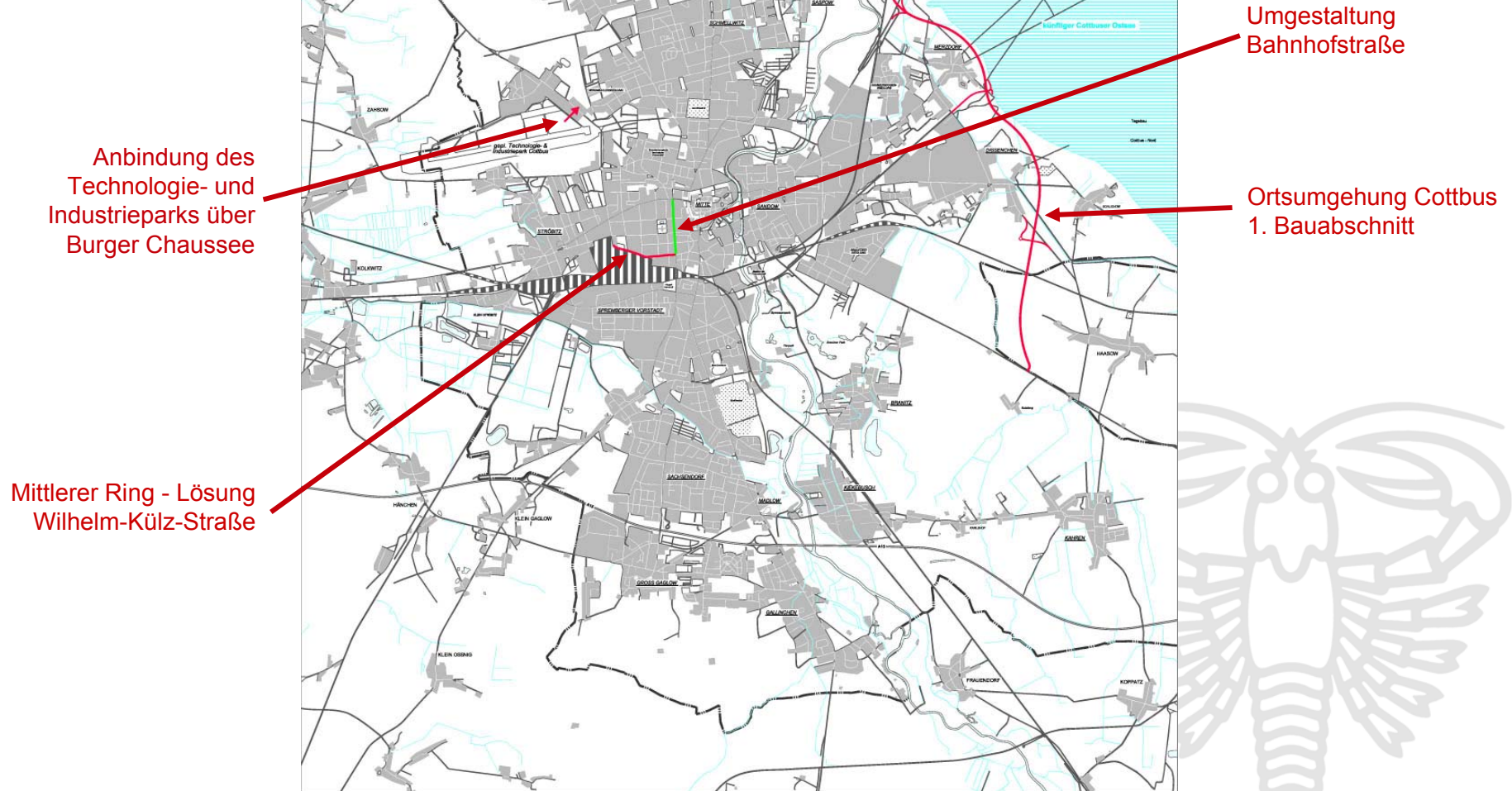




STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und des Straßenhauptnetzes

Prognose-0-Fall





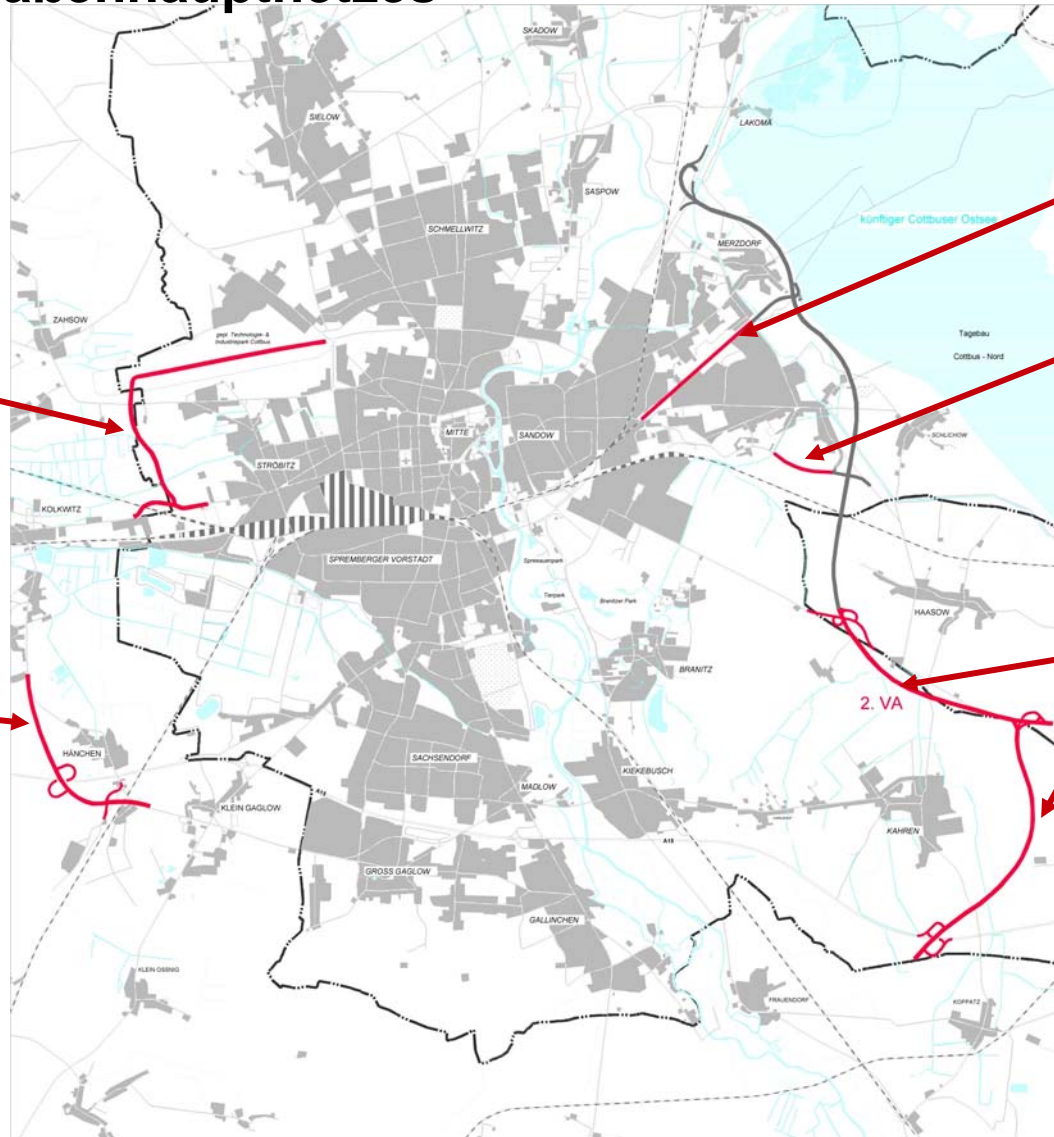
STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

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 B168n (Entlastung
Dissenchener Hauptstr.)

Fertigstellung 2. BA
Ortsumgehung Cottbus



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

2. Entwicklung des Kfz-Verkehrs und des Straßenhauptnetzes

Prognose Netzfall 5

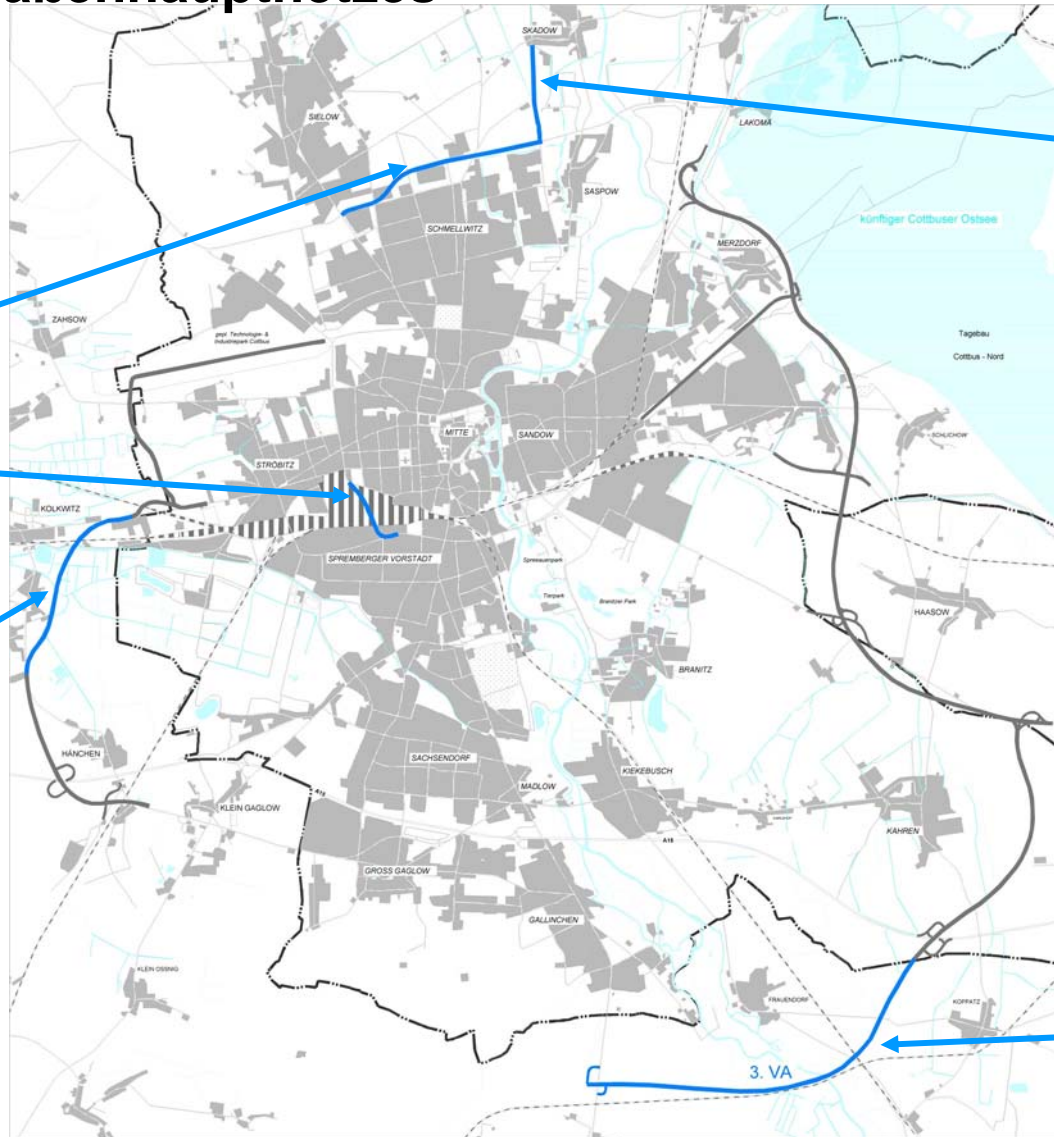
Ost-West-Straße

Brücke westlich
Bahnhof
(Mittlerer Ring)

Teilortsumgehung
Kolkwitz

verlängerte
M-Domaskojce-Str.

Ortsumgehung Cottbus
3. VA





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

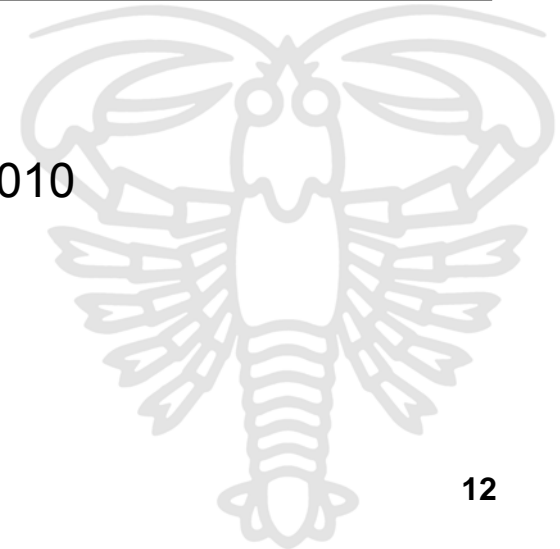
3. Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Ziele

- ÖPNV in der Stadt Cottbus besteht aus den Hauptverkehrsträgern Straßenbahn und Stadtbus
- Optimierung der Umsteigequalitäten und Verbesserung von Umsteigehaltestellen Straßenbahn – Bus
- Ausschluss 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
CHÓŠEBUZ

4. Entwicklung des Radverkehrs

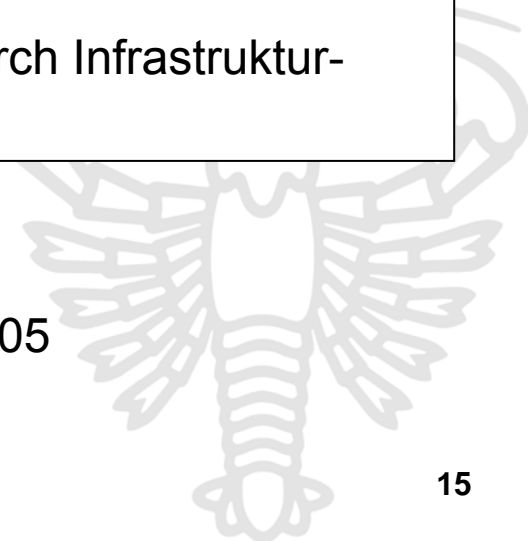


Ziele

- 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
CHÓŠEBUZ

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

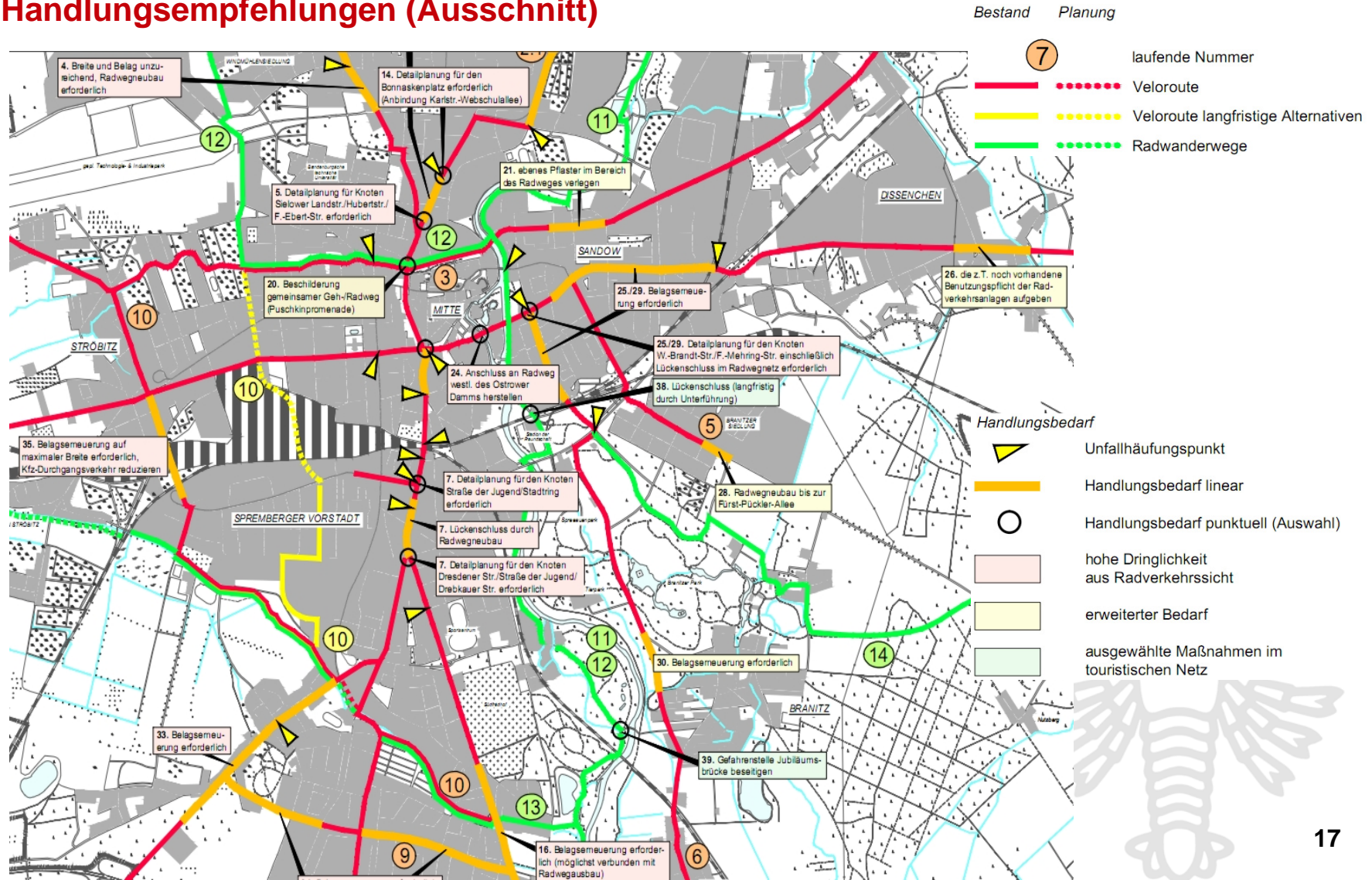




STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

4. Entwicklung des Radverkehrs

Handlungsempfehlungen (Ausschnitt)





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

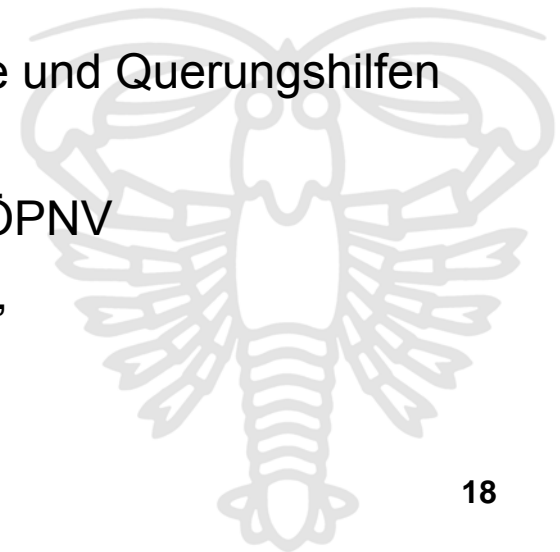
5. Entwicklung des Fußgängerverkehrs

Ziele

- Sicherung des Anteils des Fußgängerverkehrs 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

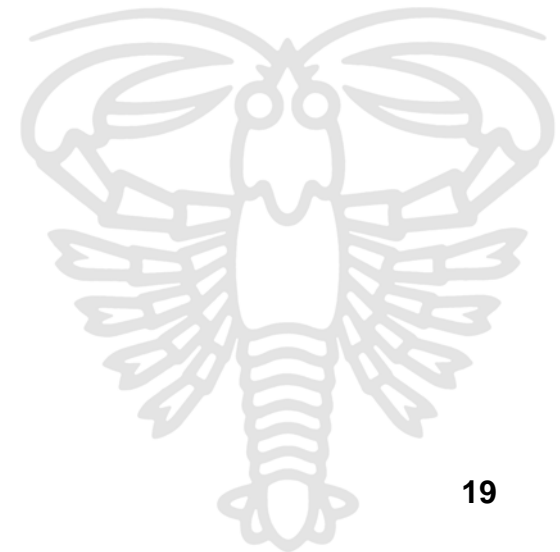
6. Teilräumliche Verkehrskonzepte

Vorliegende Verkehrskonzepte / Teilräumliche Konzepte

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

In Arbeit befindliches Verkehrskonzept

- Sielow





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

7. Umwelt und Verkehrssicherheit

Strategische Umweltprüfung

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

Luftreinhalte- und Aktionsplan

- Maßnahmen zur Verringerung insbesondere der Feinstaubbelastung

Lärmaktionsplan

- Maßnahmen zur Verringerung der Schallimmissionsbelastungen

Verkehrssicherheitsprogramm

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





STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

8. Maßnahmeplan, 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



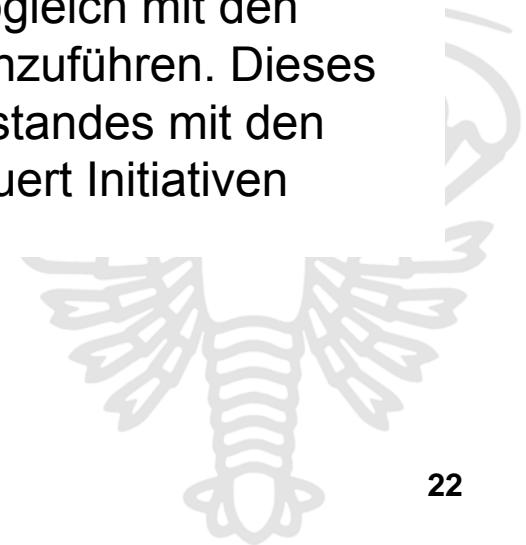


STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

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





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



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

9. Ergebnisse Beteiligungsverfahren

Stellungnahmen Fraktionen

4 Stellungnahmen mit 35 Hinweisen

	eingearbeitet	modifiziert eingearbeitet	nicht berücksichtigt	offen	in der Überarbeitung	Verweis in andere Konzepte/ Arbeitsstufen
Ziele	2					
Innenstadt / westliche Stadterweiterung	3	1	4	2	3	2
ÖPNV					2	
Radverkehr	1		1			2
Fußgängerverkehr	1	2				
Eisenbahnverkehr	2					1
Parken			1	2		
Lärm						2
redaktionelle Änderungen	1					

offene Fragestellungen:
(doppelte Aufzählung)

- Veränderung der Durchfahrt Altmarkt/Altstadt
- Busparken auf dem Viehmarkt / Busbahnhof Marienstraße



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

10. weiteres Vorgehen

zu überarbeitende Teile des Entwurfs InVEPI Cottbus 2020

- Teil ÖPNV
- Maßnahmeplan
- Verkehrskonzept Innenstadt
- redaktionelle Kontrolle

Zeitkette

- | | |
|-----------------|---|
| • Oktober 2011 | Informationsvorlage DB Rathauspitze |
| • November 2011 | 2. Lesung Ausschüsse
Stadtverordnetenversammlung |
| • Dezember 2011 | 3. Lesung Stadtverordnetenversammlung
(Beschlussfassung) |

