

Anlage 5.1-1: Details zu Nachfragevariante A

Prognoseverfahren

Aus der Fahrgasterhebung ZÖLS 2003 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** wurde auf Basis der folgenden Arbeitsschritte eine ÖPNV-Nachfragematrix für das Jahr 2020 für das angestrebte Szenario „Integration“ generiert:

- ▶ Generierung einer Verkehrsstrommatrix für den ÖPNV aus den Erhebungsdaten auf Basis der Cottbuser Verkehrsbezirke, differenziert nach den in Tabelle 1 dargestellten Verkehrszwecken Schule/Ausbildung, Arbeit, Einkauf/Freizeit und Sonstiges.
- ▶ Hochrechnung der verkehrszweckabhängigen Erhebungsmatrix von 2003 auf das Analysejahr 2004 auf Basis der Bevölkerungsentwicklung.
- ▶ Getrennte Prognose der verkehrszweckabhängigen Teilmatrizen auf Basis der zur Verfügung stehenden Strukturdatenprognose.

Für die Prognose der Teilmatrizen wurden fahrzweckabhängige Steigerungsfaktorenmodelle entwickelt. Dafür wurde die Entwicklung der folgenden Strukturgrößen zugrunde gelegt:

Verkehrszweck	Verkehrserzeugende Potenziale	Zielpotenziale
Schule/Ausbildung	▶ Anzahl der Einwohner zwischen 0 und 18 Jahren (als beste Schätzgröße für die Schülerzahlentwicklung) ▶ Anzahl der Auszubildenden ▶ Anzahl der Studenten	▶ Anzahl der Schulplätze ▶ Anzahl der Ausbildungsplätze ▶ Anzahl der Studienplätze
Arbeit	▶ Anzahl der Erwerbstätigen, differenziert nach PKW-Verfügbarkeit	▶ Anzahl der Arbeitsplätze
Einkauf/Freizeit	▶ Anzahl der Einwohner, differenziert nach PKW-Verfügbarkeit	▶ Größe der Verkaufsraumflächen ▶ Anzahl der Einwohner
Sonstiges	▶ Anzahl der Einwohner, differenziert nach PKW-Verfügbarkeit	▶ Anzahl der Einwohner

Tabelle 1: Strukturdatengrundlage für die Verkehrsprognose

Bei der Verkehrsprognose wurde die Entwicklung der PKW-Verfügbarkeit berücksichtigt, wie sie für das Szenario „Integration“ erwartet wird¹. Diese Entwicklung und

¹ vgl. VEPI 2020; Grundsätze, Ziele und Rahmenbedingungen **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, S. 19 und VEPI 2020; Netzberechnungen Kfz-Verkehr **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, Anlagen 1 und 2.2.

die Strukturdatenentwicklung bewirken allerdings einen Rückgang der absoluten Verkehrsnachfrage um ca. 16 % der ÖPNV-Fahrten. Um die gesteckten Ziele, die absolute Anzahl der derzeitigen ÖPNV-Fahrten zu erhalten, ist eine Verschiebung des Modal Split um ca. 2,6 Prozentpunkte zugunsten des ÖPNV erforderlich. Insbesondere die in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** festgelegten Handlungsfelder „Förderung ÖPNV-Betrieb“, Management öffentlicher Parkraum“ und „Verringerung von Umweltbelastungen“ bilden die Grundlagen für eine Modal-Split-Veränderung. Welche konkreten Maßnahmen für den ÖPNV notwendig sind, ergibt sich aus den zu erarbeitenden Handlungsempfehlungen.

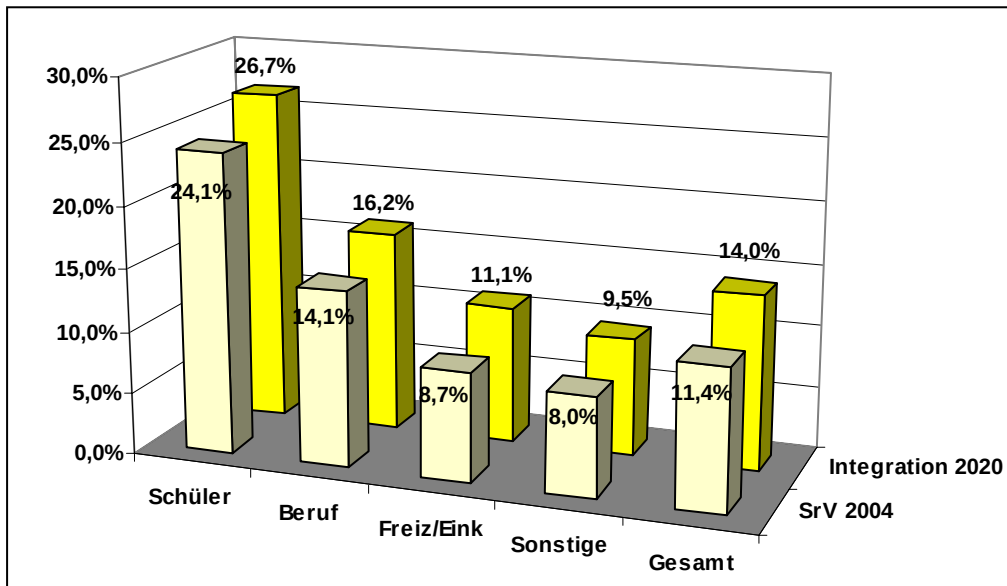


Abbildung 1: Vergleich Modal Split: SrV 2004 und Szenario Integration 2020

Modal-Split-Veränderungen sind aber nicht gleichmäßig über die gesamte Nachfrage erreichbar. Vielmehr muss hier nach dem Verkehrszweck differenziert werden. Folgende Modal-Split-Zunahmen werden als realistisch angesehen:

► **Schüler- und Ausbildungsverkehr: 2,6 Prozentpunkte**

Der Schülerverkehr wird durch rückläufige Schülerzahlen deutlich abnehmen. Schüler mit weiten Schulwegen nutzen i.d.R. den ÖPNV bereits, andere gehen zu Fuß oder nutzen das Fahrrad. Eine Modal-Split-Zunahme kann eintreten, wenn durch Schulschließungen längere Schulwege notwendig werden. Im Ausbildungsverkehr kann eine leichte Modal-Split-Verbesserung insbesondere im Quell- und Zielverkehr durch Verbesserung der Verknüpfungsstellen erreicht werden.

Der größte Effekt ist durch die eben erfolgte Einführung des Semestertickets an der BTU Cottbus zu erzielen, insbesondere wenn die Liniennetzgestaltung an die Bedürfnisse der Studenten angepasst wird.

► **Arbeits- und Berufsverkehr: 2 – 2,5 Prozentpunkte**

Modal-Split-Veränderungen sind hier vor allem durch konsequente Verknüpfung der Wohngebiete mit den Gewerbegebieten zu erreichen. Vorteilhaft wirkt sich hier die angestrebte Konzentration der Siedlungs- und Gewerbeent-

wicklung auf den innerstädtischen und damit den ÖPNV-affinen Bereich aus. Auch Berufspendler können durch Optimierung der Verknüpfungsstellen (insb. Cottbus Hauptbahnhof) gewonnen werden.

► **Freizeit- und Einkaufsverkehr: 2 – 2,5 Prozentpunkte**

Der mit unter 9 % bisher geringe ÖPNV-Anteil lässt sich durch gezielte Anbindung von Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen steigern, wenn begleitende Maßnahmen wie striktes Parkraummanagement und gezieltes Linienmarketing entsprechende Netzverbesserungen begleiten. Eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage ist z. B. auch durch die verbesserte Anbindung des neuen Bäderzentrums *Lagune* (Sielower Landstraße) ab 2007 zu erwarten. Es sollten zudem Veranstaltungsverkehre (auch im Sinne von Saison-/Wochenendverkehren) eingerichtet werden. Beispielfhaft sei hier die Anbindung des Branitzer Parks, dessen Anbindung besonders an Veranstaltungstagen verbessert werden sollte, genannt.

► **Sonstige Wege: 1,5 Prozentpunkte**

Können in den drei beschriebenen Verkehrszwecken Zunahmen erreicht werden, ist davon auszugehen, dass auch zusätzliche Wege (z.B. dienstliche Wege oder Holen/Bringen von anderen Personen oder Kindern) verstärkt mit dem ÖPNV durchgeführt werden. Dieser Effekt wird jedoch geringer sein als bei den oben angeführten Verkehrszwecken.

Die Ergebnisse werden in Arbeitsphase 1 des Zielnetz ÖPNV 2020 /23/ dargestellt.