

Mobilitätskonzept

für die Altstadt Cottbus



IMPRESSUM

Titel..... **Mobilitätskonzept**
für die Altstadt Cottbus / Chóśebuz

Auftraggeber..... **Stadt Cottbus**
Stadtentwicklung
SB Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Karl-Marx-Straße 67
03044 Cottbus
www.cottbus.de

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Leibnizstraße 6
04105 Leipzig
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam..... Christian Hecht (Projektmanager)
Markus Liebig
Alexander Trube

Ort | Datum..... Leipzig | 20. Dezember 2019

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Grundlagen (Stufe 1).....	2
2.1	Untersuchungsgebiet.....	2
2.2	Pläne und Konzepte der Stadt Cottbus/Chóśebuz	2
2.2.1	Bevölkerungsprognose Cottbus (2018 bis 2040).....	3
2.2.2	Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung 2020 (InVEPI 2020).....	3
2.2.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2035 (INSEK 2019) / Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus (2018)...	5
2.2.4	Integrierter Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus 2019 bis 2023.....	6
2.2.5	LKW-Führungskonzept für die Stadt Cottbus	7
2.2.6	Untersuchung und Konzept der Barrierefreiheit - Cottbuser Innenstadt 2019	8
3	Ortsbesichtigung (Stufe 2)	10
4	Bestands- und Mängelanalyse (Stufe 2).....	11
4.1	Fußverkehr	11
4.1.1	Entwurfgrundlagen.....	11
4.1.2	Vorhandene Infrastruktur.....	13
4.1.3	Barrierefreiheit.....	17
4.1.4	Fußverkehr Stärken und Schwächen.....	19
4.2	Radverkehr	19
4.2.1	Verkehrsdaten	19
4.2.2	Qualität des Radverkehrsnetzes	21
4.2.3	Radinfrastruktur Touristische Infrastruktur & Wegweisung	26
4.2.4	Mobilitätsdienstleistungen (Radverkehr).....	28
4.2.5	Ruhender Verkehr (Radverkehr).....	31
4.2.6	Radverkehr Stärken und Schwächen.....	36
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	36
4.3.1	ÖPNV-Angebot	37
4.3.2	ÖPNV-Infrastruktur.....	38
4.3.3	ÖPNV-Nachfrage	41
4.3.4	ÖPNV Stärken und Schwächen.....	42
4.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	43
4.4.1	Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet	43
4.4.2	Qualität des Straßennetzes.....	44
4.4.3	Verkehrsrechtliche Anordnungen	45
4.4.4	Mobilitätsdienstleistungen (MIV).....	46
4.4.5	Ruhender Verkehr (MIV).....	47
4.4.6	Engpass- und Defizitanalyse.....	51
4.4.7	MIV Stärken und Schwächen.....	54
5	Öffentlichkeitsbeteiligung (Stufe 2)	55
5.1	Fragebogen-Verfahren (BürgerInnen).....	55

5.2	Fragebogen-Verfahren (Gewerbetreibende).....	56
5.3	Bürger-Workshop.....	57
6	Vorzugsszenario (Stufe 3)	60
6.1	Fußverkehr	61
6.2	Radverkehr	62
6.3	ÖPNV	63
6.4	MIV	64
6.5	Mobilitätsangebote.....	65
7	Handlungskonzept (Stufe 4)	66
7.1	Zukünftige Mobilitätskonzeption der Altstadt.....	66
7.1.1	Fußverkehr	66
7.1.2	Radverkehr	68
7.1.3	ÖPNV	73
7.1.4	MIV	75
7.1.5	Mobilitätsangebote	83
7.2	Maßnahmen nach Altstadtquartieren	89
8	Fazit und Zusammenfassung.....	91
	Anlagen.....	92

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 2-1	Untersuchungsgebiet Altstadt Cottbus/Chóseebuz.....	2
Abbildung 3-1	Mängelschwerpunkte im verkehrlichen Bestand Altstadt Cottbus/Chóseebuz.....	10
Abbildung 4-1	Verkehrszeichen nach StVO (Radverkehrsanlagen und Gehwege).....	13
Abbildung 4-2	Fußgängerzonen im Untersuchungsgebiet mit touristischer Wegweisung.....	14
Abbildung 4-3	Straßenabschnitt ohne separate Gehwege: Uferstraße.....	14
Abbildung 4-4	Einseitige Gehwegführung: An der Wachsbleiche.....	15
Abbildung 4-5	Defizite bei der Gehwegbemessung: Beispiel Schlosskirchstraße.....	15
Abbildung 4-6	Bauliche Defizite im Gehwegenetz.....	16
Abbildung 4-7	Mangelnde Gehwegqualität: Karl-Marx-Straße und Willy-Brandt-Straße.....	16
Abbildung 4-8	Barrierefreie Zugänge: Stadthaus und Jobcenter.....	18
Abbildung 4-9	Fahrbahnbeläge am Altmarkt und der Sandower Straße.....	18
Abbildung 4-10	Radverkehr Verkehrsaufkommen.....	20
Abbildung 4-11	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (nach ERA 2010).....	22
Abbildung 4-12	Führung des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet.....	23
Abbildung 4-13	Radverkehrsnetz nach dem Radverkehrskonzept der Stadt Cottbus/Chóseebuz.....	24
Abbildung 4-14	Radwegzustand entlang der Franz-Mehring-Straße.....	24
Abbildung 4-15	Radwegzustand entlang Karl-Marx-Straße und Puschkinpromenade (Blickrichtung Am Spreeufer).....	25
Abbildung 4-16	Qualität des Radwegenetzes.....	26
Abbildung 4-17	Wegweisung in Cottbus: Radwanderwege und Beschilderung am Altmarkt.....	27
Abbildung 4-18	Radwanderwege, Wegweisung Fahrradläden.....	28
Abbildung 4-19	Bike-Sharing-Station des Anbieters «nextbike» in Leipzig.....	29
Abbildung 4-20	Bike-Sharing-Station des Anbieters «nextbike» in Leipzig.....	29
Abbildung 4-21	Luftpumpstation, Hamburg Schlauchautomat, Wuppertal.....	30
Abbildung 4-22	eBike-Ladestation des Stromanbieters EWR eBike-Ladestation mit Schließfächern der Stadt Dormagen.....	30
Abbildung 4-23	Fahrradparkhäuser, Bernau bei Berlin Berg am Laim, München.....	31
Abbildung 4-24	Rahmenhalter - Brandenburger Platz Fahrradbügel - Spremberger Straße.....	33
Abbildung 4-25	Radverkehr Anzahl der Stellplätze im Stadtzentrum Cottbus/Chóseebuz.....	34
Abbildung 4-26	Wegweisung zu Fahrradboxen: Berliner Platz Puschkinpromenade.....	35
Abbildung 4-27	Fahrradparker im Bestand: Altmarkt Gerichtsplatz.....	35
Abbildung 4-28	ÖPNV-Linien und Haltestellen Untersuchungsgebiet Cottbus/Chóseebuz (Stand 12/2018).....	37
Abbildung 4-29	Barrierefreiheit der Haltestellen im Untersuchungsgebiet.....	40
Abbildung 4-30	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) im Untersuchungsgebiet.....	43
Abbildung 4-31	Fahrbahndefizite: Spurrillen (Karl-Marx-Straße) und mangelhafter Pflasterbelag (Berliner Straße).....	44
Abbildung 4-32	Tempo 30 Zone (Spremberger Straße) und Tempo 30 Schild (Am Spreeufer).....	45
Abbildung 4-33	Mobilitätsdienstleistungen (MIV) Altstadt Cottbus/Chóseebuz.....	46
Abbildung 4-34	Straßenraum Friedrich-Ebert-Straße Parkleitroute an der Zimmerstraße.....	48

Abbildung 4-35	Bewohnerparkzonen Stadtzentrum Cottbus/Chóśebuz	48
Abbildung 4-36	Übersicht über Preise und Lage von Stellplätzen im Stadtzentrum.....	51
Abbildung 4-37	Fußgängerzone mit Zusatzzeichen »Lieferverkehr frei« (Spremberger Straße Altmarkt)	52
Abbildung 4-38	Beeinflussung durch Lieferverkehr Puschkinpromenade Karl-Marx-Str.....	53
Abbildung 5-1	Impression aus der Veranstaltung des Bürger-Workshops.....	58
Abbildung 7-1	Zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des Fußverkehrs	67
Abbildung 7-2	Zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des Radverkehrs.....	70
Abbildung 7-3	Fahrradbügel am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Stadtpromenade.....	71
Abbildung 7-4	Zukünftige Organisation des ruhenden Radverkehrs in der Altstadt.....	71
Abbildung 7-5	Zukünftige Radverkehrswegweisung und ausgeschilderte Radabstellanlagen in der Altstadt.....	72
Abbildung 7-6	Ausbaubedarf von ÖPNV-Haltestellen und beispielhafte Wegekettens im Untersuchungsgebiet.....	74
Abbildung 7-7	Zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des fließenden MIV	77
Abbildung 7-8	Zukünftiges Stellplatzangebot für den ruhenden MIV in der Altstadt-Kernzone	80
Abbildung 7-9	Zukünftiges Parkleitsystem im Untersuchungsgebiet	81
Abbildung 7-10	Zukünftige Standorte mit Mobilitätsangeboten im Untersuchungsgebiet.....	84
Abbildung 7-11	Arten des Carsharings (Quelle: Bundesverband CarSharing).....	86
Abbildung 7-12	Parkhaus mit e-Ladeinfrastruktur und Stromschiene (Beispiel) Ladesäulen-Varianten	89
Abbildung 7-13	Altstadtquartiere	90

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4-1	Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts nach EFA 2002 (Auszug).....	12
Tabelle 4-2	Barrierefrei zugängliche öffentlichen Gebäude und Plätze im Untersuchungsgebiet.....	17
Tabelle 4-3	Stärken und Schwächen Fußverkehr	19
Tabelle 4-4	Belatungsbereiche und Führungsform für den Radverkehr.....	21
Tabelle 4-5	Fahrradparker Vor - und Nachteile.....	33
Tabelle 4-6	Stärken und Schwächen Radverkehr.....	36
Tabelle 4-7	Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen.....	41
Tabelle 4-8	Stärken und Schwächen ÖPNV	42
Tabelle 4-9	Parkhäuser im Stadtzentrum Cottbus/Chóśebuz Kennzahlen	50
Tabelle 4-10	Stärken und Schwächen MIV.....	54
Tabelle 7-1	Gegenüberstellung: Defizite - Leitziele - Maßnahmen (Fußverkehr).....	68
Tabelle 7-2	Gegenüberstellung: Defizite - Leitziele - Maßnahmen (Radverkehr).....	73
Tabelle 7-3	Gegenüberstellung: Defizite - Leitziele - Maßnahmen (ÖPNV)	75
Tabelle 7-4	Übersicht der geplanten Durchfahrtssperren	76
Tabelle 7-5	Stellplatzbilanz mit / ohne Quartiersparkhaus im Untersuchungsgebiet.....	79
Tabelle 7-6	Gegenüberstellung: Defizite - Leitziele - Maßnahmen (MIV).....	82

1 Aufgabenstellung

Die in der Niederlausitz gelegene, kreisfreie Stadt Cottbus/Chóśebuz ist die zweitgrößte Stadt Brandenburgs und das wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrum im Südosten des Bundeslandes. Gleichzeitig ist sie mit ihrer Funktion als Oberzentrum ein zentraler Bestandteil der Landesentwicklungsplanung sowie als Wissenschafts- und Hochschulstandort zugleich Motor der regionalen Entwicklung. Nachdem seit den 1990er Jahren wie in allen ostdeutschen Ballungsgebieten ein umfassender ökonomischer und demographischer Transformationsprozess stattgefunden hat, konnte die negative Bevölkerungsentwicklung in Cottbus/Chóśebuz seit Mitte der 2000er Jahre gestoppt werden. Seit 2016 leben wieder mehr als 100.000 Menschen im Stadtgebiet.

Der tiefgreifende Wandel stellte und stellt die Stadt insbesondere in der Stadt- und Verkehrsentwicklung vor komplexen Herausforderungen. Das übergeordnete Ziel einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität ist dabei insbesondere in der im Stadtzentrum gelegenen Altstadt von zentraler Bedeutung, da sich hier nicht nur zahlreiche identitätsstiftende Baudenkmäler und Sehenswürdigkeiten befinden, sondern auch zahlreiche gastronomische und freizeittechnische Einrichtungen, sowie auch Arbeitsplätze in der Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung ihren Sitz haben. Dementsprechend ist neben einer weitsichtigen Stadtentwicklung auch eine nachhaltig orientierte Verkehrsplanung erforderlich, für die entsprechende Rahmenpläne notwendig sind.

Vor diesem Hintergrund soll der bereits bestehende, 2011 beschlossene Integrierte Verkehrsentwicklungsplan (InVEPI) für die Gesamtstadt Cottbus/Chóśebuz fortgeschrieben werden. Teil dieser Fortschreibung ist das vorliegende Mobilitätskonzept für die Altstadt, welches unter den Gesichtspunkten Nachhaltigkeit und Multimodalität die zukünftige Erschließung des Stadtzentrums gewährleisten soll.

Hierbei sollen die jüngst beschlossenen Rahmenpläne, u. a. der Nahverkehrsplan sowie das Lkw-Führungskonzept, mit einfließen. Ebenso sind die übergeordneten Ziele des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) zu berücksichtigen, die auch für die zukünftige Mobilität von zentraler Bedeutung sein sollen. Dazu zählen die Entwicklung von multimodalen Angeboten, welche einen wesentlichen Beitrag zur CO₂-Reduzierung im Verkehr leisten und eine grundsätzliche Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aus Sicht des Kunden ermöglichen. Ebenso sind diese Angebote barrierefrei auszugestalten, um die Teilhabe sowie die Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs für einen möglichst großen Personenkreis sicher zu stellen.

2 Grundlagen (Stufe 1)

2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Areal der Altstadt im Stadtzentrum von Cottbus/Chóšebuz. Diese ca. 100 ha große Fläche befindet sich im Ortsteil »Mitte« und wird wie folgt eingegrenzt: durch den Straßenzug Hubertstraße - Zimmerstraße - Am Spreeufer im Norden, der Willy-Brandt-Straße im Osten, dem Straßenzug Franz-Mehring-Straße - Karl-Liebknecht-Straße im Süden sowie der Bahnhofstraße und der Karl-Marx-Straße im Westen. Diese Eingrenzung wird nachfolgend immer mit Straßenring bezeichnet. Eine räumliche Verortung des Untersuchungsgebiets ist in der nachfolgenden Abbildung 2-1 abgebildet.

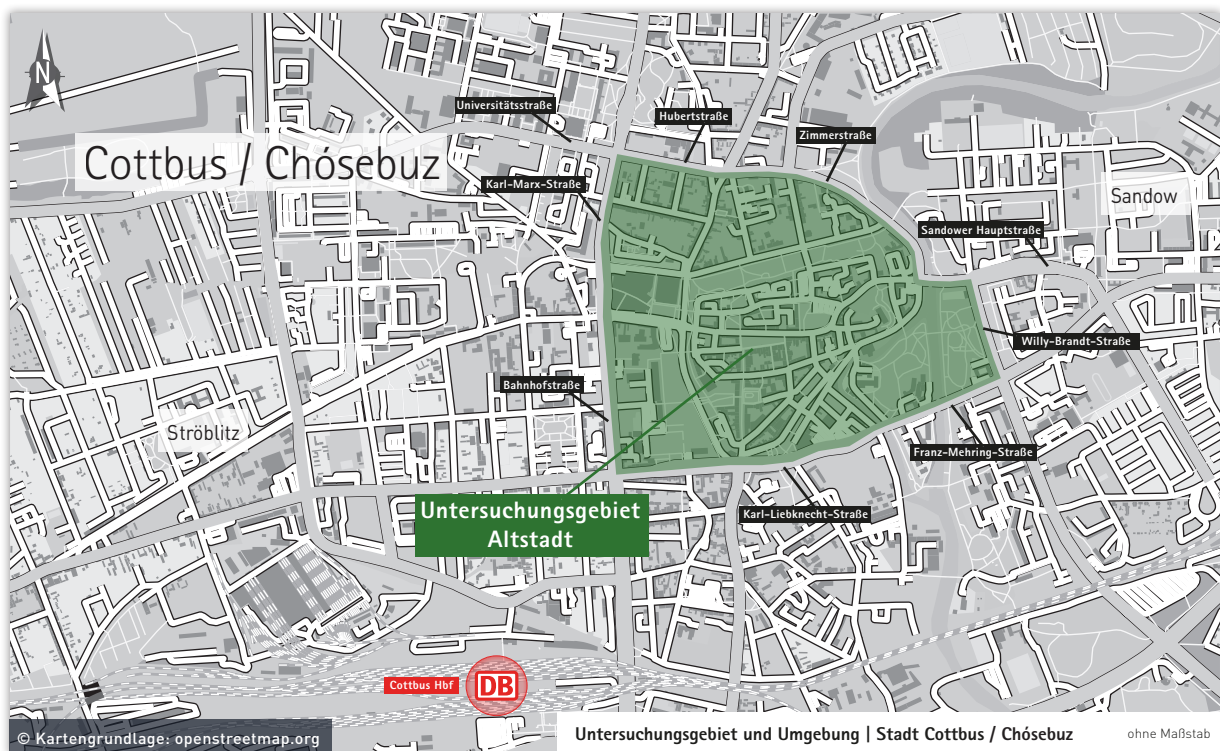


Abbildung 2-1 Untersuchungsgebiet Altstadt Cottbus/Chóšebuz

2.2 Pläne und Konzepte der Stadt Cottbus/Chóšebuz

Bereits vorhandene Rahmenpläne sind für die Erarbeitung von möglichen Handlungsschwerpunkten sowie übergeordneten Leitzielen mit einzubeziehen. Für das vorhandene Mobilitätskonzept ist die Berücksichtigung der folgenden Unterlagen sinnvoll:

- Bevölkerungsprognose Cottbus (2018 bis 2040)

- Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020 (InVEPI 2020)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2035 (INSEK 2020)
- Integrierter Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus 2019 bis 2023
- LKW-Führungskonzept für die Stadt Cottbus
- Untersuchung und Konzept der Barrierefreiheit – Cottbuser Innenstadt 2019

2.2.1 Bevölkerungsprognose Cottbus (2018 bis 2040)

Die Bevölkerungsentwicklung in Cottbus/Chóśebuz war bis 2010 rückläufig. Jedoch wurden zwischen den Jahren 2010 und 2017 leichte Zuwanderungen registriert, was den starken Abwärtstrend der Bevölkerungszahlen stoppte. Aktuelle Prognosen für die Stadt Cottbus/Chóśebuz gehen davon aus, dass ein Anstieg der Bevölkerung zu erwarten ist.

Die Stadt Cottbus/Chóśebuz hat drei Bevölkerungsprognosevarianten (2018 – 2040) aus dem gegenwärtigen erkennbaren demografischen Trend der Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg abgeleitet¹:

- **Planungsvariante: »Digitale Stadt Cottbus/Chóśebuz«**
Die »Digitale Stadt Cottbus/Chóśebuz« geht von einer Trendwende aus und prognostiziert einen leichten Anstieg der städtischen Wohnbevölkerung (+ 5,6 % bis 2040)
- **Planungsvariante: »Stagnierendes Oberzentrum in Brandenburg«**
In der Planungsvariante »Stagnierendes Oberzentrum in Brandenburg« sind geringfügige Bevölkerungsverluste zu erwarten (– 4,8 % bis 2040).
- **Planungsvariante: »Innovativer Strukturwandel in der Lausitz«**
In der Planungsvariante »Innovativer Strukturwandel in der Lausitz« werden über den gesamten Zeitraum stärkere Bevölkerungsgewinne vorausberechnet (+ 13,3 % bis 2040).

2.2.2 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung 2020 (InVEPI 2020)

Der 2011 beschlossene integrierte Verkehrsentwicklungsplan gibt einen Rahmen für die weitere Verkehrsentwicklung der Stadt Cottbus/Chóśebuz mit dem Zielhorizont 2020 vor. Dieses Konzept wird gegenwärtig überarbeitet und der aktuelle Entwurfsstand wird, soweit möglich und zweckmäßig, bereits in das vorliegende Mobilitätskonzept einbezogen. Bis zum Beschluss der Fortschreibung hat der InVEPI 2020 jedoch weiterhin Bestand.

¹ Stadt Cottbus/Chóśebuz: Bevölkerungsentwicklung 2018 bis 2040

Der InVEPI 2020 wurde auf Grundlage der damaligen Rahmenbedingungen – Rückgang der Einwohnerzahlen im Stadtgebiet sowie schwieriges wirtschaftliches Umfeld, verbunden mit hoher Arbeitslosigkeit – erarbeitet. Die alternde Bevölkerung stellt die Stadt vor Herausforderungen; die veränderten Mobilitätsansprüche aller Bewohnergruppen der Stadt sollen gleichermaßen Berücksichtigung finden. Weiter soll sich auch der Stadtumbau bzw. -ausbau an dem Szenario Nachhaltigkeit orientieren.

Der Verkehrsentwicklungsplan hat als Hauptziel die Verbesserung und den Erhalt der Lebensqualität: Dazu gehören:

- Reduktion der Schadstoffemissionen zur Luftreinhaltung,
- Reduktion der Lärmbelastung zur Lärminderung und
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Ziele der Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes sind allgemein die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsträger und Verkehrsteilnehmer sowie die Gewährleistung einer umfassenden Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, eine stadtverträgliche Gestaltung der Verkehrswege unter Berücksichtigung der Belange der einzelnen Nutzergruppen. Für die einzelnen Verkehrsteilnehmer werden folgende Ziele definiert:

Kfz-Verkehr

- Verlagerung von großen Verkehrsmengen aus sensiblen Bereichen
- Bündelung der Verkehrsströme
- Vermeidung von substituierbarem Verkehr
- Management des öffentlichen Parkraumes in der Innenstadt
- Verkehrsberuhigung
- Netzerweiterungen nur in wenigen, durch strukturelle Entwicklung begründeten Fällen

Radverkehr

- weiterer Ausbau und Vervollständigung des Radverkehrsnetzes mit Schwerpunkt auf den Velorouten
- Durchsetzung von sicherheitsfördernden Maßnahmen

ÖPNV

- langfristige Stärkung des ÖPNV mit der Straßenbahn als Rückgrat
- Sicherung einer den sich ändernden siedlungsstrukturellen, sozialen und demographischen Anforderungen gerecht werdenden Verbindungs- und Erschließungsqualität

2.2.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2035 (INSEK 2019) / Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus (2018)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2035 hat die Aufgabe, die Potenziale der Stadt Cottbus/Chósebus herauszuarbeiten und die Planungsgrundlage zu schaffen, um diese abzurufen. Auch dieses wurde vor dem Hintergrund der langjährigen Entwicklungstendenzen – die Folgen des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels – erarbeitet. Das Stadtentwicklungskonzept formuliert das übergeordnete Leitziel, »die gesamtstädtischen Potenziale künftig stärker auf eine zukunftsorientierte wirtschaftliche Dynamik der Stadt unter Berücksichtigung der ökologischen und sozialen Aspekte auszurichten«².

Aufgeführte Entwicklungsziele des INSEK für eine nachhaltige Stadtentwicklung sind u. a.:

- Stärkung der Stadt Cottbus/Chósebus als Wirtschaftsstandort,
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung (d. h. Substanzerhalt, Sanierung und Erneuerung sowie Umnutzung und Revitalisierung),
- der Erhalt Cottbus/Chósebus als »Grüne Stadt«.

Räumlich orientieren sich die Entwicklungsziele von innen nach außen, das bedeutet der Schwerpunkt liegt auf der Innenstadtentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung und einer Stadt der kurzen Wege. Gleichzeitig soll eine Auflockerung des äußeren Stadtgebietes durch Rückbau bzw. Reduzierung der besiedelten Flächen am Rande der Stadt stattfinden, um so den veränderten Bedarf der Stadt gerecht zu werden. Im INSEK werden verschiedene räumliche Handlungsschwerpunkte und zentrale Vorhaben definiert, wobei hohe Priorität die Innenstadt und den zukünftigen Cottbuser Ostsee eingeräumt werden. Zudem soll mit einer zeitgemäßen technischen Infrastrukturausstattung die Digitalisierung vorangetrieben sowie eine nachhaltige Mobilität und Versorgungsinfrastruktur gewährleistet werden.

Das Stadtumbaukonzept 2035 (2019) stellt in seiner dritten Fortschreibung die konzeptionelle Vertiefung des zukünftigen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK 2035) dar. In diesem wird das Untersuchungsgebiet als räumlicher Handlungsschwerpunkt (»Handlungsraum 1 -

² Stadt Cottbus/Chósebus | Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2020 | S. 5

Innenstadt«) definiert. Zudem wird als Maßnahmen- und Entwicklungsschwerpunkt u. a. auch die Verkehrsinfrastruktur definiert. Als eines der Ziele für den Cottbuser Stadtumbau wird hierbei die Modernisierung der Infrastruktur und die Vernetzung von Mobilitätsansätzen gesehen. Konkret soll dabei die umweltverträgliche Mobilität bei gleichzeitiger Reduzierung des MIV gefördert und dem Umweltverbund Vorrang unter Berücksichtigung der nachfolgenden Ziele eingeräumt werden:

- Stärkung des ÖPNV und Ausrichtung der Stadtentwicklung auf den ÖPNV
- Attraktivierung des Straßenbahnnetzes durch Streckenerweiterungen
- Verkehrsvermeidung, Reduzierung des KFZ-Verkehrs
- Reduzierung vorhandener Verkehrsflächen, Vermeidung zusätzlicher PKW-Stellplätze
- Erneuerung und Ausbau des Geh- und Radwegenetzes, Erneuerung und punktuelle Ergänzung des Straßennetzes
- Förderung der Etablierung von nicht-fossilen Antriebstechnologien wie E-Mobilität oder Wasserstoff (z.B. Ladeinfrastruktur)

2.2.4 Integrierter Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus 2019 bis 2023

Der integrierte Nahverkehrsplan (NVP) bildet entsprechend den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8, Abs. 3 PBefG) die durch die Stadtverordnetenversammlung Cottbus (SVV) legitimierte, konzeptionelle Rahmenplanung für die Entwicklung des kommunalen ÖPNV für die Jahre 2019 bis 2023. Zielsetzung ist es dabei, ein planungsrechtliches Instrument zu schaffen, die verkehrspolitischen Ziele in der ÖPNV-Gestaltung unter Berücksichtigung finanzpolitischer Notwendigkeiten umzusetzen.

Auf Grundlage der Rahmenbedingungen der aktuellen Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV wurde eine umfassende Angebots- und Nachfrageanalyse unternommen, welche eine Darstellung des aktuellen ÖPNV-Netzes sowie des Leistungsangebots darstellt. Anschließend wurde – unter Berücksichtigung der Zielvorgaben und Leitbilder übergeordneter Planungen – das derzeitige Angebot qualitativen Bedienungsstandards gegenüber gestellt und daraufhin ein Angebots- und Maßnahmenplan entwickelt. Dieser umfasst die Skizzierung eines Zielnetzes in drei Prioritätenstufen sowie damit verbundene Leistungsänderungen. Die Planungsmaßnahmen wurden für Angebot und Fahrgastnachfrage verkehrlich, betriebs- und regionalwirtschaftlich bewertet. Abschließend erfolgte eine Skizzierung u. a. der Organisation, Leistungsvereinbarung, des Investitionsbedarfs sowie der Finanzierung.

Für das Untersuchungsgebiet lassen sich auf Grundlage des NVP u. a. die folgenden Aussagen treffen:

- Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Bereich Zimmerstraße - Stadthalle - Stadtpromenade (Verdichtung der Linie 4 auf 10-Minuten-Takt an Werktagen) Taktbereinigung und sonst weitestgehende Beibehaltung des Angebots
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Bereich (August-Bebel-Straße) - Stadtpromenade - Freiheitsstraße - Sandow Mitte durch Einsatz der Buslinie 19 auch am Wochenende
- Beibehaltung des 15-Minuten-Takts der Linie 2 (Stadthalle - Altmarkt - Sandower Straße) an Werktagen / 30-Minuten-Takt an Samstagen und Sonn-/Feiertagen, kein weiterer Linienverkehr in diesem Abschnitt
- Ein Ausbau der derzeit nicht-barrierefreien Haltestellen im Untersuchungsgebiet ist im Umsetzungsplan bis 2023 nicht vorgesehen.
- Der NVP stellt fest, dass der gesamte Straßenbahn-Fuhrpark im Planungszeitraum die betriebswirtschaftlich sinnvolle Grenznutzungsdauer von 30 Jahren überschreitet und dringend zu erneuern ist. Der Kauf von bis zu 20 neuen Straßenbahnen ist derzeit für den Zeitraum ab Ende 2020 geplant.³

2.2.5 LKW-Führungskonzept für die Stadt Cottbus

Die Stadt Cottbus/Chóśebuz hat im Jahr 2017 ein Konzept erarbeiten lassen, welches »einerseits die Anforderungen des Lkw-Verkehrs bzgl. Erreichbarkeit von Zielen mit einer akzeptablen Routenführung erfüllt und andererseits gewährleisten soll, dass der Lkw-Verkehr vorrangig auf Hauptrouten mit möglichst geringen negativen Auswirkungen für den umliegenden Stadtraum geleitet wird.«⁴ Einer von zwei Detailbearbeitungsräume stellt dabei die Innenstadt dar; das Untersuchungsgebiet entspricht dabei dem des vorliegenden Mobilitätskonzepts.

Das Führungskonzept analysiert den bestehenden Lkw-Verkehr in der Altstadt überwiegend als Quell- und Zielverkehr, nicht als Durchgangsverkehr. Der bestehende Durchgangsverkehr soll auf den Straßenring geleitet werden. Die Erschließung der Innenstadtbereiche soll zukünftig auf kurzem Wege von außen durchgeführt werden. Hierfür wurde die Altstadt in vier Teilbereiche gegliedert und eine jeweilige Haupteinschließungsroute definiert. Auf Grundlage dieser Unterteilung erfolgte die Erarbeitung zwei Erschließungsvarianten für die Altstadt, wobei in beiden Fällen eine Befreiung des Altmarkts vom Durchgangsverkehr vorgesehen ist.

³ vgl. Cottbusverkehr: Neue Straßenbahnen für Cottbusverkehr, Online-Artikel vom 28.04.2018 (Abrufbar unter: <https://www.cottbusverkehr.de/neue-strassenbahnen-fuer-cottbusverkehr/>)

⁴ Stadt Cottbus/Chóśebuz (2017) | Lkw-Führungskonzept für die Stadt Cottbus/Chóśebuz | S. 2

Die Führung des Lkw-Verkehrs in Nord-West-Richtung soll dem Konzept nach zukünftig über Einbahnstraßen via Klosterstraße sowie Mühlenstraße erfolgen; eine Durchfahung der Altstadt soll somit weiterhin gewährleistet sein. Die Durchfahrbarkeit in Nord-Süd-Richtung ist derzeit über die Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße gegeben; dies soll zukünftig nicht mehr möglich sein. Sämtliche Zielsetzungen sowie die Gewährleistung der Erschließung der Teilquartiere sollen nicht durch bauliche Maßnahmen, sondern durch verkehrsrechtliche Anordnungen erfolgen.

2.2.6 Untersuchung und Konzept der Barrierefreiheit – Cottbuser Innenstadt 2019

Um die eigene Zielsetzung, den öffentlichen Raum in der Cottbuser Innenstadt schrittweise barrierefrei zu gestalten, verfolgen zu können, wurde ein entsprechendes Konzept zur Barrierefreiheit erarbeitet.

Hierbei wurde in einem ersten Schritt eine Bestandsuntersuchung mit Fotodokumentation der derzeitigen Situation in allen Straßen der Innenstadt durchgeführt. Der Betrachtungsbereich der Untersuchung ist dabei deckungsgleich mit dem Untersuchungsgebiet des vorliegenden Mobilitätskonzepts. In einem zweiten Schritt wurden vorhandene Defizite identifiziert. Differenziert wurde hierbei zwischen Gehwegen, gesicherten und ungesicherten Querungen, der Aufenthaltsqualität und vorhandenen ÖPNV-Haltestellen. In einem dritten Schritt wurden jeweils kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen entwickelt, um die identifizierten Defizite zu beseitigen. Es wurde hierbei zwischen den folgenden Maßnahmen unterschieden:

- Instandsetzung Gehweg / Unebenheiten beseitigen
- Treppenanlage barrierefrei gestalten / Ergänzung um Rampe
- Verbesserung der Durchgangsbreite
- Ergänzung taktiler Leitsystem
- Ergänzung Bordsteinabsenkung
- Querung optimieren im Sinne der direkten Wegführung
- Querung optimieren im Sinne der Übersichtlichkeit / des Sicherheitsgefühls
- Neue Querungsstelle schaffen
- Ergänzung akustisches Leitsystem (LSA)
- Fugenanteil der zu querenden Fahrbahn verringern / Versiegelung Kopfsteinpflaster
- Ergänzung Fahrradabstellanlagen
- Ergänzung Sitzmöglichkeiten

- Anpassung der Haltestelle zur Gewährleistung eines barrierefreien Einstiegs
- Ergänzung taktile und optische Leitsysteme
- Aufsteller aus dem Gehwegbereich entfernen
- Vorgehen gegen Pkw, die regelmäßig den Fußweg versperren
- Instandhaltung Baumscheiben-Gitter

Grundsätzlich sind viele, im Rahmen der Bestandsanalyse des Mobilitätskonzepts festgestellten Defizite deckungsgleich mit denen der Untersuchung zur Barrierefreiheit. Zudem gehen die vorgeschlagenen Maßnahmen konform mit den Leitzielen, welche im Rahmen des Mobilitätskonzepts entwickelt werden. Aufgrund der teilweise sehr kleinteiligen Maßnahmenkonzipierung wurde sich im Rahmen des vorliegenden Konzepts jedoch dafür entschieden, lediglich jene Maßnahmen zu berücksichtigen bzw. ggf. zu übernehmen, welche auf Netzebene relevant sind (z. B. zur Schaffung barrierefreier Wegebeziehungen, netzrelevante Querungsstellen) oder die eine erhebliche Auswirkung auf die barrierefreie Erreichbarkeit der Altstadtquartiere haben. Hierzu zählen z. B. die barrierefreie Ausgestaltung von ÖPNV-Haltestellen oder die Querschnittsgestaltung von Straßenabschnitten. Diese finden sich entsprechend im Handlungskonzept wieder (vgl. Kapitel 7).

3 Ortsbesichtigung (Stufe 2)

Um sich mit der Bestandssituation vor Ort vertraut zu machen, wurden im Dezember 2018 mehrere Ortsbesichtigungen im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Auf dieser Grundlage konnte die verkehrliche Situation in der Altstadt sowie im näheren Umfeld umfassend untersucht werden. Dabei wurde eine umfangreiche Fotodokumentation erstellt, um mögliche Potentiale und wesentliche Mängel bildlich festzuhalten. Die Besichtigungen wurden mehrheitlich zu Fuß durchgeführt, um insbesondere die Quantität und Qualität der Wege, die barrierefreie Ausgestaltung sowie die vorhandene Beschilderung und Wegweisung zu erfassen. Die verschiedenen Verkehrsträger

- Fußverkehr
- Radverkehr (fließender Verkehr und Radabstellanlagen)
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) - fließender Verkehr im Straßennetz sowie ruhender Verkehr

wurden dabei separat betrachtet. Bei der Begehung wurden eine heterogene Bandbreite an Mängeln festgestellt; ausgewählte Beispiele sind in der nachfolgenden Abbildung 3-1 dargestellt.



Abbildung 3-1 Mängelschwerpunkte im verkehrlichen Bestand | Altstadt Cottbus/Chósebuz

4 Bestands- und Mängelanalyse (Stufe 2)

Im nachfolgenden Kapitel werden die für die verkehrliche Beurteilung der Bestandssituation relevanten Aspekte analysiert. Dazu dienen die vorhandenen Unterlagen, Untersuchungen und Rahmenplanungen sowie die aus der Ortsbesichtigung gewonnenen Erkenntnisse. Die Bestands- und Mängelanalyse erfolgt für die verschiedenen Verkehrsträger sowie deren Verknüpfungspunkte. In diesem Kapitel werden u. a. die Bemessung sowie die Qualität der verschiedenen Verkehrsnetze, das vorhandene Angebot an Mobilitätsdienstleistungen, das ÖPNV-Angebot und die ÖPNV-Infrastruktur sowie das Parkraumangebot für MIV und Radverkehr behandelt. Zudem werden verschiedene funktionale Aspekte nach Nutzergruppen betrachtet, z. B. die barrierefreie Ausgestaltung von Wegen und öffentlichen Räumen sowie die Verkehrserschließung der Altstadt, differenziert nach Anwohner-, Besucher- und Lieferverkehr.

4.1 Fußverkehr

4.1.1 Entwurfsgrundlagen

Das folgende Kapitel soll die Übereinstimmung zwischen den Ansprüchen an das Gehwegenetz auf Grundlage der derzeit geltenden Richtlinien⁵ und den tatsächlich vorhandenen Merkmalen des Gehwegenetzes im Untersuchungsgebiet skizzieren. Dies ist wesentlich für die Beurteilung qualitativer Aspekte und dementsprechend maßgebend für die Attraktivität der Infrastruktur. An dieser Stelle soll daher einführend auf die wesentlichen Punkte einer richtlinienkonformen Ausgestaltung von Fußverkehrsanlagen eingegangen werden.

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002) bilden in Deutschland die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb für Fußverkehrsanlagen. Mit ihrer Hilfe lassen sich die geeigneten Parameter der Bemessung sowie die notwendigen Ausstattungsmerkmale für alle Straßen und Wege wählen, bei denen die Belange von Fußgängern zu berücksichtigen sind. Insbesondere lassen sich so aber auch vorhandene Fußverkehrsanlagen anhand klar definierter Richtlinien beurteilen.

Die Grundanforderungen an Fußgängerverkehrsanlagen sind in der EFA 2002 wie folgt definiert:

- hohe Verkehrssicherheit, z. B. durch die weitgehende Trennung vom Fahrverkehr oder verkehrsberuhigende Maßnahmen
- hohe soziale Sicherheit durch eine Gestaltung mit hoher Sicherheitswirkung, Möblierung und Beleuchtung des vom Fußverkehr genutzten Raumes

5 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) | Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002) | Köln 2002

- möglichst umwegefreie Verbindungen
- angemessene Dimensionierung, z. B. durch zweckmäßige Gehwegebreiten
- Minimierung der Gehwiderstände, z. B. durch das Vermeiden von Hindernissen auf dem Gehweg
- maßstäbliche Gestaltung des Straßenraumes, z. B. durch ein regional geprägtes Erscheinungsbild

Die Bemessung der Anlagen für den Fußverkehr erfolgt in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise der Straßenraumbreite, der Verkehrsbelastung, der Straßenart oder der Bebauungsdichte (vgl. Tabelle 4-1). Zusätzlich können Zuschläge für die Gehwegebreiten im Seitenraum notwendig sein, z. B. bei der Gestaltung von Grünanlagen, Haltestellen, baulichen Lösungen für den ruhenden Verkehr oder Räumen mit besonderer Aufenthaltsqualität.

Tabelle 4-1 Grundanforderungen an Anlagen des Fußverkehrs innerorts nach EFA 2002 (Auszug)

Kurzbeschreibung / Nutzung	DTV ¹	Breite im Seitenraum	Maßnahmen im Querverkehr
Straßenunabhängig geführte Wege	-	3,00 m	Gegebenenfalls bei Querung von Straßen erforderlich
Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum: 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
Wohnstraße, offene Bebauung	< 5.000	2,10 - 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seiten- räume
Geschlossene Bebauung, geringe Dichte (max. 3 Geschosse)	< 5.000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
Geschlossene Bebauung, mittlere Dichte (3 - 5 Geschosse)	< 5.000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte (3 - 5 Geschosse)	< 5.000	3,30 m	Mittelinsel, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Gemischte Wohn- und Geschäftsnut- zung, häufig frequentierte ÖPNV- Linie, hohe Dichte	< 5.000	4,00 m	Mittelinsel, FGÜ, gegebenenfalls LSA
	< 10.000	5,00 m	LSA
Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirt- schaftliche Nutzung	< 15.000	3,30 m	Mittelinsel, FGÜ, gegebenenfalls LSA
	> 15.000	4,00 m	LSA

1: Werden die Verkehrsstärken um mehr als 5.000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0 m zu erhöhen.
Zusätzlich können weitere Breitenzuschläge je nach Nutzung bzw. lokalen Besonderheiten dazu kommen.

Gemeinsame Geh- und Radwege können ebenfalls eingerichtet werden; sie kommen jedoch nur dann infrage, wenn eine getrennte Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren ist und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem MIV auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten

wird. Grundsätzlich gilt, dass Radfahrer bei gemeinsamen und nebeneinander liegenden getrennten Geh- und Radwegen besondere Rücksicht auf Fußgänger nehmen und nötigenfalls ihre Geschwindigkeit anpassen müssen. Für gemeinsame Geh- und Radwege gilt eine Mindestbreite von 2,50 m; diese ist abhängig von der Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde. Gemäß StVO ist das Benutzungsgebot eines Gehweges ist durch das Zeichen 239, die Benutzungspflicht eines Radweges durch Zeichen 237 und eines gemeinsamen bzw. nebeneinander liegender, getrennter Geh- und Radwege durch die Zeichen Z 240/241 geregelt. In der nachfolgenden Abbildung 4-1 sind die benannten Verkehrszeichen grafisch dargestellt.

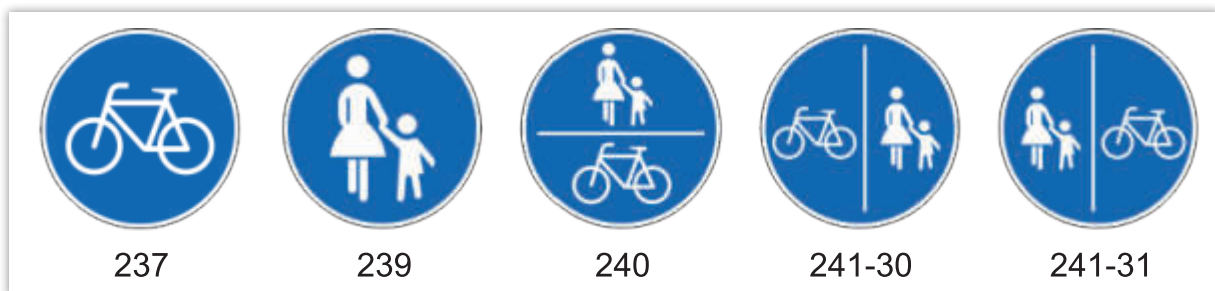


Abbildung 4-1 Verkehrszeichen nach StVO (Radverkehrsanlagen und Gehwege)

4.1.2 Vorhandene Infrastruktur

Im Folgenden wird das vorhandene Gehwegenetz im Untersuchungsgebiet auf die nachfolgenden Merkmale hin überprüft:

- Separate Fußgängerbereiche (z. B. Fußgängerzonen)
- keine Gehwege oder einseitige Fußverkehrsführung (ggf. Netzlücken)
- Mängel in der Bemessung
- Mängel in der Wegequalität

Separate Fußgängerbereiche (z. B. Fußgängerzonen)

Im Untersuchungsgebiet bestehen bereits mehrere Fußgängerzonen bzw. separate Gehwege, welche nur durch Fußgänger genutzt werden können. Unter anderem ist dies im Bereich der Stadthalle, dem Altmarkt, dem Oberkirchplatz sowie in der Spremberger Straße der Fall. Mit Ausnahme des Oberkirchplatzes sind dabei alle genannten Bereiche miteinander auf separater Infrastruktur miteinander verbunden. Zudem bestehen ausgedehnte Grünflächen im Norden sowie Südosten, welche überwiegend Fußgängern vorbehalten sind. (u. a. Puschkinpark, Goethepark, Carl-Blechen-Park)

Die separaten Fußgängerbereiche im Untersuchungsgebiet sind in Abbildung 4-2 abgebildet.

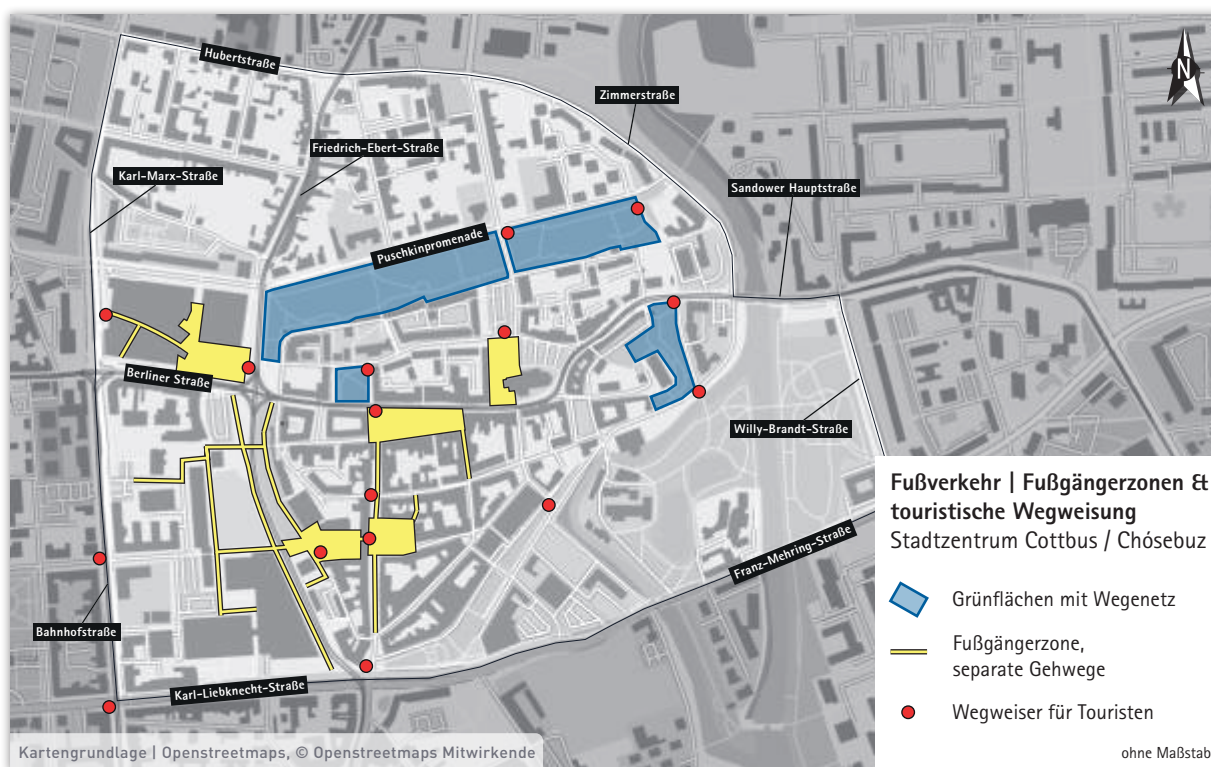


Abbildung 4-2 Fußgängerzonen im Untersuchungsgebiet mit touristischer Wegweisung

Keine Gehwege oder einseitige Fußverkehrsführung (ggf. Netzlücken)

Das gänzliche Fehlen von Gehwegeverbindungen entlang des Hauptstraßennetzes ist in Cottbus/ Chósebus kaum anzutreffen. Nur vereinzelt sind in schwach befahrenen Nebenstraßen keine Gehwege vorhanden (z. B. Uferstraße, vgl. Abbildung 4-3). Bei derartigen Erschließungsstraßen und zusätzlich geringen Verkehrsmengen ist eine Mischnutzung jedoch akzeptabel.



Abbildung 4-3 Straßenabschnitt ohne separate Gehwege: Uferstraße

Einseitige Gehwegführungen finden sich entlang der Straße »An der Wachsbleiche« (vgl. Abbildung 4-4). Bei dieser Straße handelt es sich um einen Abschnitt mit einseitiger Bebauung; hier ist eine beidseitige Anlage von Gehwegen nicht erforderlich.



Abbildung 4-4 Einseitige Gehwegführung: An der Wachsbleiche

Mängel in der Bemessung

Eines der häufigsten, festgestellten Defizite ist die zu geringe Breite von vorhandenen Gehwegen. Die EFA 2002 empfiehlt innerorts bei straßenbegleitenden Gehwegen eine Mindestbreite von 2,50 m, welche jedoch im Bestandsnetz an vielen Stellen zumindest punktuell unterschritten wird. Dies lässt sich auf unterschiedliche Ursachen zurückführen und ist daher standortspezifisch zu betrachten. Diesbezügliche Mängel wurden in der Altstadt z. B. entlang der Schlosskirchstraße oder der Petersilienstraße festgestellt (vgl. Abbildung 4-5).



Abbildung 4-5 Defizite bei der Gehwegbemessung: Beispiel Schlosskirchstraße

Mängel in der Wegequalität

Defizite in der Beschaffenheit von Gehwegen meinen insbesondere wechselnde oder ungeeignete Gehwegbeläge sowie generell nicht befestigte Fußverkehrsanlagen, welche die Nutzung vor allem durch mobilitätseingeschränkte Personen erschwert. Zudem beeinträchtigen Unebenheiten der Oberfläche den Gehkomfort. Qualitative Defizite hinsichtlich der Gehwege sind punktuell im gesamten Innenstadtbereich anzutreffen (vgl. nachfolgende Abbildung 4-6).

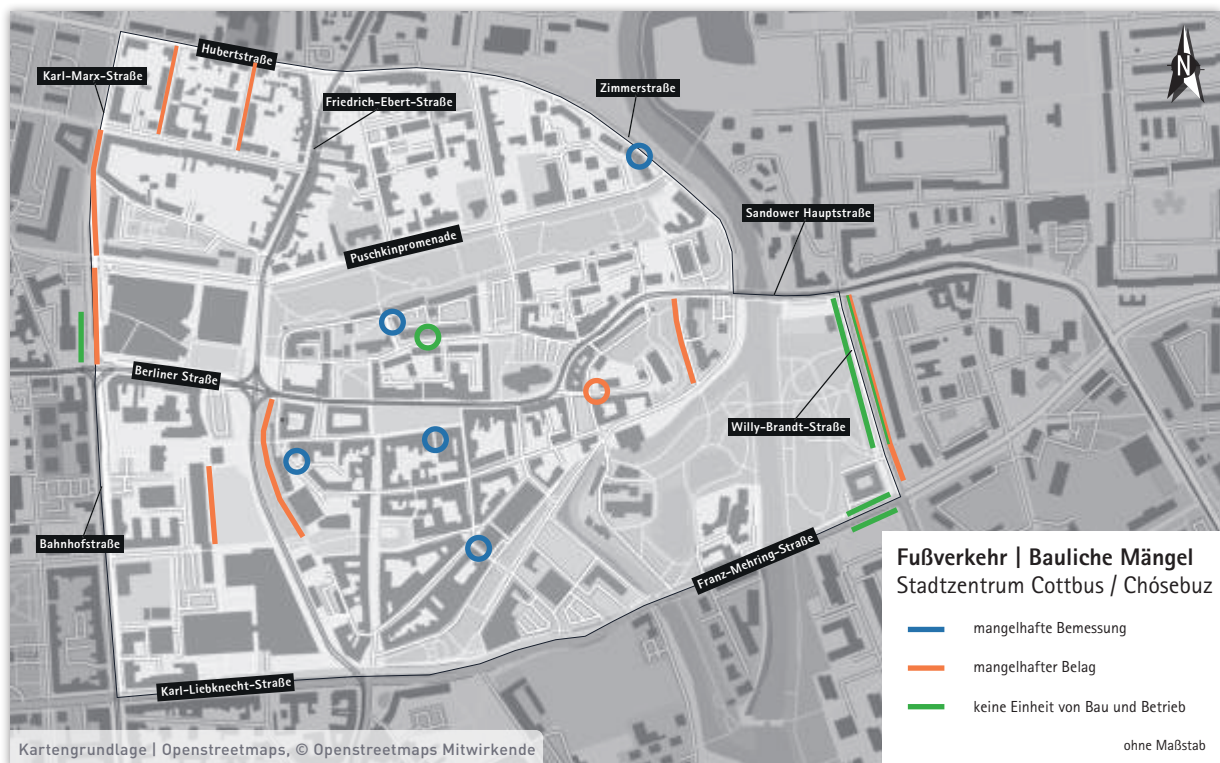


Abbildung 4-6 Bauliche Defizite im Gehwegenetz

In Abbildung 4-7 sind ausgewählte Beispiele für mangelhafte Gehwegqualität bildlich dargestellt.



Abbildung 4-7 Mangelnde Gehwegqualität: Karl-Marx-Straße und Willy-Brandt-Straße

4.1.3 Barrierefreiheit

Die Stadt Cottbus/Chósebus arbeitet auf eine schrittweise barrierefreie Gestaltung aller öffentlichen Plätze hin. Bis 2018 wurde beispielsweise der Postparkplatz gegenüber der Stadthalle umgebaut und ist nun barrierefrei nutzbar. Eine Übersicht der barrierefrei zugänglichen Plätze sowie Gebäude im Untersuchungsgebiet sind in nachfolgender Tabelle 4-2 enthalten.

Tabelle 4-2 Barrierefrei zugängliche öffentlichen Gebäude und Plätze im Untersuchungsgebiet

öffentliche Plätze / Gebäude	Barrierefreier Zugang
Postparkplatz (gegenüber der Stadthalle)	ja
Altmarkt	teilweise
Puschkinpark	grundsätzl. ja
Carl-Blechen-Park	grundsätzl. ja
Goethepark	grundsätzl. ja
Stadthalle Cottbus	ja
Stadthaus	ja
Rathaus	ja
Landgericht	ja
Landesärztekammer Brandenburg	ja
Stadtmuseum	ja
Kundenzentrum Cottbusverkehr	ja
Wendisches Museum	ja, nach Umbau
Piccolo Theater	ja
Dieselmotorkraftwerk	ja
Handwerkskammer	ja
Jobcenter	ja
Buchhaus Hugendubel	ja
Blechen Carre	ja
Galeria Kaufhof	ja

Die Parks im Untersuchungsgebiet sind grundsätzlich barrierefrei gestaltet. Mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl / Rollator können die Parkanlagen gut befahren, wenn sie bereit sind, etwaige längere Wege in Kauf zu nehmen. Viele öffentliche Einrichtungen, wie das Technische Rathaus oder das Stadthaus, bemühen sich um eine barrierefreie Zugänglichkeit ihrer Gebäude. Ihnen wurde unter anderem das Signet verliehen.⁶ Aber auch andere Einrichtungen, wie z. B. das Jobcenter, verfügen über einen barrierefreien Zugang. Die nachfolgende Abbildung 4-8 zeigt das Stadthaus sowie das Jobcenter mit ihren Rampenzugängen für mobilitätseingeschränkte Personen.

⁶ Das Signet dient also als barrierefreie Kennzeichnung von Gebäuden und wird vom Verein: »Interessenvertretung Barrierefreies Cottbus/Chósebus« (IVBC e. V.) verliehen.



Abbildung 4-8 Barrierefreier Zugänge: Stadthaus und Jobcenter

Der Straßenring, welcher die Altstadt von den benachbarten Quartieren trennt, kann an den wichtigsten Zugangs- und Knotenpunkten mittels Lichtsignalanlagen (LSA) gesichert gequert werden. Im Untersuchungsgebiet sind Quermöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen zwar meist vorhanden. Am Altmarkt oder auf der Sandower Straße besteht jedoch beispielsweise Pflasterbelag was das Queren z.B für Rollstuhlfahrer erschwert (siehe Abbildung 4-9).



Abbildung 4-9 Fahrbahnbeläge am Altmarkt und der Sandower Straße

Die Barrierefreiheit der ÖPNV-Haltestellen wird in Kapitel 4.3.2 analysiert. Die folgenden Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind derzeit nicht (durchgehend) barrierefrei gestaltet:

- Lessingstraße / Berliner Straße
- Stadthalle / Rathaus (Bedarfshaltestelle, z. B. im Falle von Umleitungen)
- Freiheitsstraße
- Sandow Mitte.

Alle anderen Haltestellen sind für mobilitätseingeschränkte Menschen ohne fremde Hilfe nutzbar.

4.1.4 Fußverkehr | Stärken und Schwächen

Die nachfolgende Tabelle 4-3 fasst die in der Bestandsanalyse festgestellten Stärken und Schwächen zusammen.

Tabelle 4-3 Stärken und Schwächen | Fußverkehr

Stärken		Schwächen	
+	Zugänglichkeit / Barrierefreiheit von öffentlichen Gebäuden Gute Zugänglichkeit von Parkanlagen und öffentlichen Plätzen. Viele Zugänge der öffentlichen Gebäude sind barrierefrei.	-	Bemessung der Gehwege Die Breite der Gehwege entspricht punktuell nicht den Anforderungen. Die Qualität der Wege ist für mobilitätseingeschränkte Personen teilweise unzureichend. Zudem werden Gehwege oft zusätzlich durch Auslagen, Werbetafeln, abgestellte Räder etc. verengt.
	Vollständigkeit des Wegenetzes Netzlücken im Gehwegenetz sind in der Altstadt kaum vorhanden.	-	Barrieren im öffentlichen Raum Engstellen und nicht-abgesenkte Bordsteine führen zu Barrieren bei Wegebeziehungen in der Altstadt.
		-	Barrieren an ÖPNV-Haltestellen Nicht alle Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind barrierefrei gestaltet.
			Unterbrochene Wegebeziehungen Die Aufenthaltsbereiche für Fußgänger, Fußgängerzonen sowie verkehrsberuhigten Abschnitte im Altstadtbereich sind nicht miteinander verbunden. Eine klare Trennung der Verkehrsräume zwischen den Verkehrsmitteln fehlt.

4.2 Radverkehr

Cottbus/Chósebus ist aufgrund seiner topografischen Beschaffenheit sowie seiner relativ kompakten Größe eine Stadt mit grundsätzlichen hohem Radverkehrspotenzial. Dies spiegelt sich auch im hohen Modal Split Anteil des Radverkehrs bei den Verkehrsmittelwahl im Alltag wieder. Die Altstadt ist infolge ihrer ökonomischen, politischen, sozialen und kulturellen Funktion ein bevorzugtes Ziel; insofern sollte eine bequeme, sichere und möglichst direkte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad aus allen benachbarten Stadtteilen gegeben sein. Gleichzeitig ist eine qualitativ hochwertige Erschließung aller Teilbereiche der Altstadt erforderlich, um auch innerhalb des Stadtzentrums ein zügiges, sicheres und bequemes Vorankommen mit dem Rad gewährleisten zu können.

4.2.1 Verkehrsdaten

Um Aussagen zur Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr sowie den bevorzugten Routen treffen zu können, sind zunächst vorhandene Verkehrserhebungen zum Radverkehr auszuwerten. Die Stadt Cottbus/Chósebus hat hierfür Zählzeiten von Knotenpunkterhebungen des Radverkehrs zur

Verfügung gestellt (vgl. Abbildung 4-10). Die vorliegenden Daten wurden zwischen 2013 und 2018 erhoben, vorzugsweise in den Monaten Juni und September. Grundsätzlich ist zu beachten, dass das Radverkehrsaufkommen im Jahresverlauf klima- und witterungsbedingt erheblichen Schwankungen unterliegt und daher - im Gegensatz zum MIV - keine Hochrechnung der Zählzeiten auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr erfolgen kann.

Aus den vorhandenen Zählzeiten zeigt sich, dass die Fußgängerzone entlang der Spremberger Straße bis zum Altmarkt das wichtigste Ziel im Stadtzentrum darstellt, da hier das mit Abstand höchste Radverkehrsaufkommen festgestellt werden konnte. Auch die Friedrich-Ebert-Straße, die Puschkinpromenade sowie die Franz-Mehring-Straße wird dagegen vergleichsweise häufig von Radfahrern genutzt. Der Straßenzug Berliner Straße - Sandower Straße wird vergleichsweise wenig frequentiert; dies ist sicherlich auf den für Radfahrer unkomfortablen Fahrbahnbelag sowie die Mischnutzung durch MIV, Straßenbahn und Radverkehr zurückzuführen. Attraktiver scheinen dagegen die separaten Radverkehrsanlagen entlang der Franz-Mehring-Straße sowie entlang der Bahnhofstraße außerhalb des Untersuchungsgebiets zu sein; hier ist von deutlich einem höheren Durchgangsverkehr (Quell- und Zielort außerhalb des Untersuchungsgebietes) auszugehen.

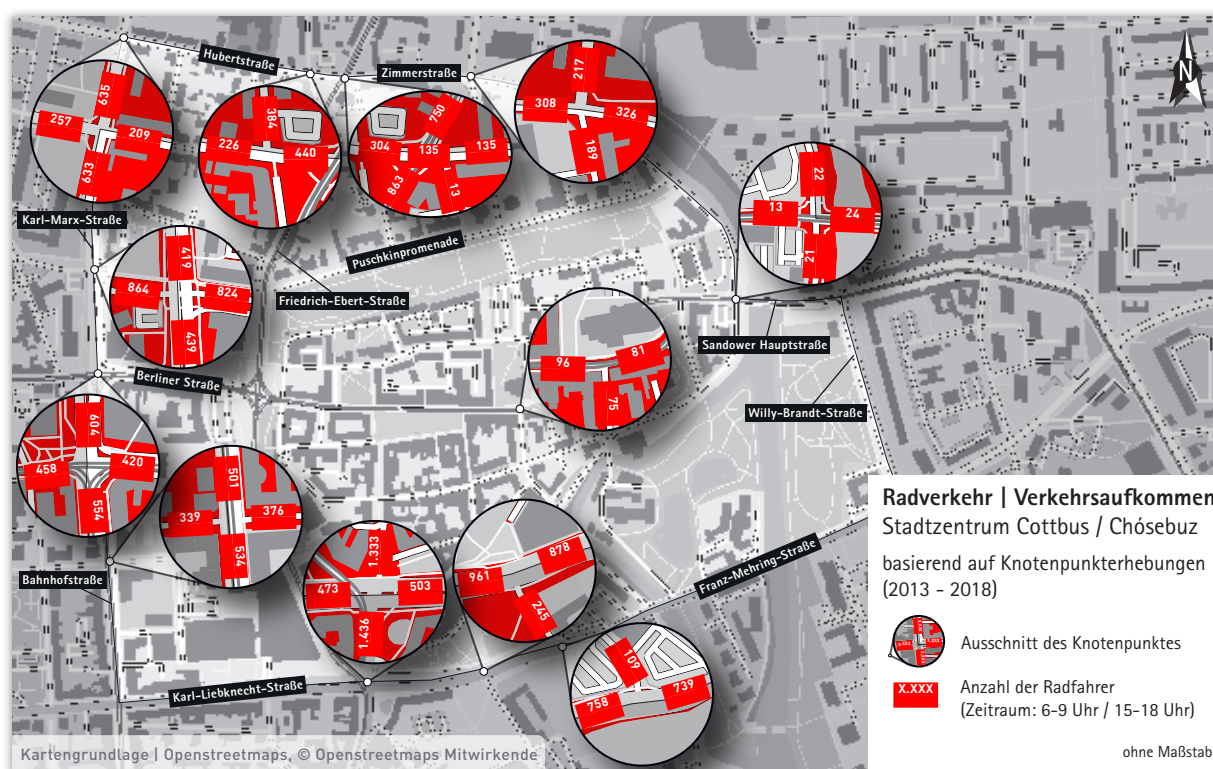


Abbildung 4-10 Radverkehr Verkehrsaufkommen

4.2.2 Qualität des Radverkehrsnetzes

Das folgende Kapitel skizziert die Übereinstimmung zwischen den Ansprüchen an das Radverkehrsnetz auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und den tatsächlich vorhandenen Merkmalen des Radnetzes im Untersuchungsgebiet. Dies ist wesentlich für die Beurteilung qualitativer Aspekte und dementsprechend maßgebend für die Attraktivität der Infrastruktur. Aus diesem Grund soll einleitend auf die wesentlichen Punkte einer richtlinienkonformen Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen eingegangen werden.

Empfohlene Führungsformen nach FGSV

Mit Hilfe der ERA lassen sich die geeigneten Führungsformen für den Radverkehr in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs bestimmen. Insbesondere können so auch vorhandene Radverkehrsanlagen in ihrer Führungsform und Dimensionierung anhand klar definierter Richtlinien beurteilt werden. Hierzu werden in Tabelle 8 der ERA 2010⁷ zunächst sogenannte Belastungsbereiche definiert, denen entsprechende Führungsformen für den Radverkehr zugeordnet werden. Die jeweils korrespondierenden Belastungsbereiche und Führungsformen sind in der nachfolgenden Tabelle 4-4 dargestellt. Die Bestimmung des Belastungsbereichs erfolgt über das in Abbildung 4-11 dargestellte Diagramm anhand der Kfz-Verkehrsstärke und der Geschwindigkeit.

Tabelle 4-4 Belastungsbereiche und Führungsform für den Radverkehr

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	- Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn (keine benutzungspflichtigen Radwege)
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und »Gehweg« mit Zusatz »Radfahrer frei« - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und »Gehweg« mit Zusatz »Radfahrer frei« - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
II/IV	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg

⁷ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010, S.18

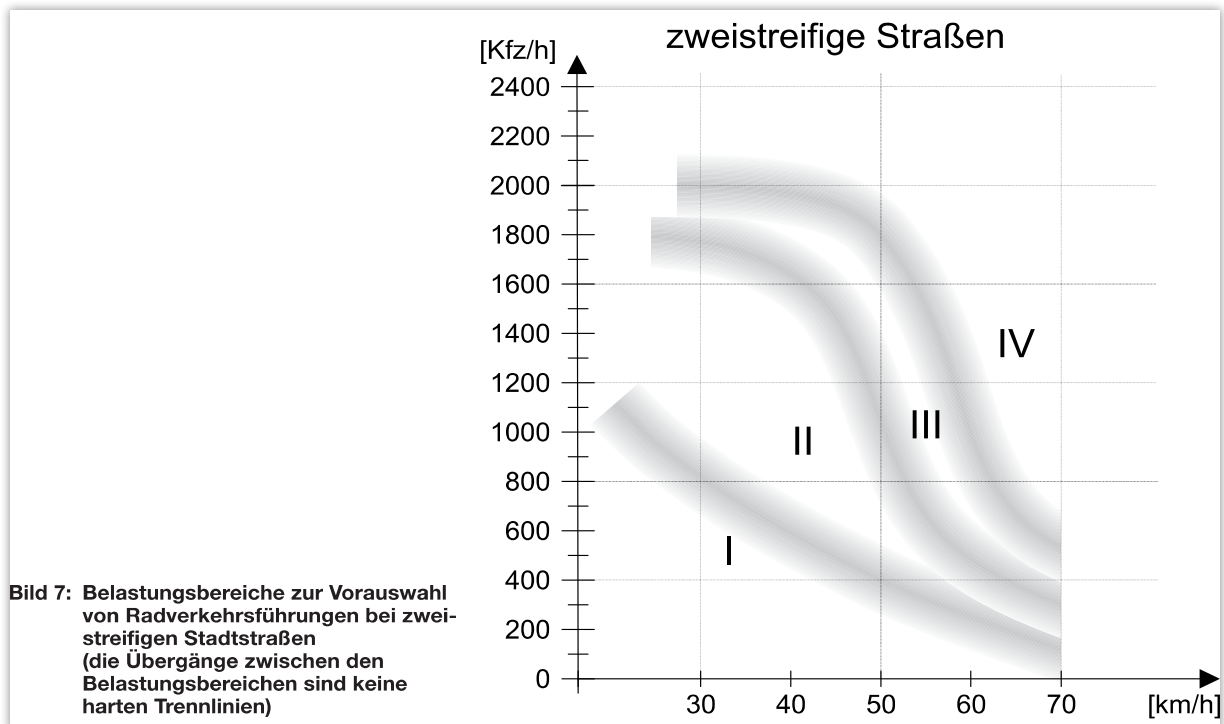


Abbildung 4-11 Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (nach ERA 2010)

Vorhandene Radverkehrsführung im Bestand

Die derzeitige Führung des Radverkehrs ist je nach Straßenquerschnitt und Sanierungszustand des Straßenraums unterschiedlich. Insbesondere ist zwischen der Führung entlang des Straßenrings und der Führung innerhalb des Untersuchungsgebiets zu differenzieren.

Entlang der Franz-Mehring-Straße / Karl-Liebknecht-Straße wird der Radverkehr bereits separat geführt; dies entspricht infolge der Verkehrsmengen den Empfehlungen der FGSV (vgl. Tabelle 4-4). Auch die Bahnhofstraße und die im weiteren Verlauf daraus werdende Karl-Marx-Straße verfügen fast durchgängig über getrennte Geh- und Radwege, wobei es teilweise zu Wechseln der Führungsform kommt. Entlang des Straßenzugs Hubertstraße - Zimmerstraße wird aufgrund der geringen Straßenraumbreite der Radverkehr als Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt; im weiteren Verlauf der Zimmerstraße mangelt es aufgrund der dortigen Platzverhältnisse an beidseitigen Radverkehrsführungen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes werden die Radfahrer meist im Mischverkehr auf der Straße geführt, teilweise sind auch die Gehwege für die Radfahrer freigegeben. Diverse Einbahnstraßen im Stadtzentrum sind zudem für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, was aus sicherheitstechnischen Aspekten infolge der gegebenen (geringen) Verkehrsbelastungen erfahrungsgemäß

kein Problem darstellt. Die Infrastruktur des Radverkehrs mit den jeweiligen Führungsformen ist aus nachfolgender Abbildung 4-12 ersichtlich.

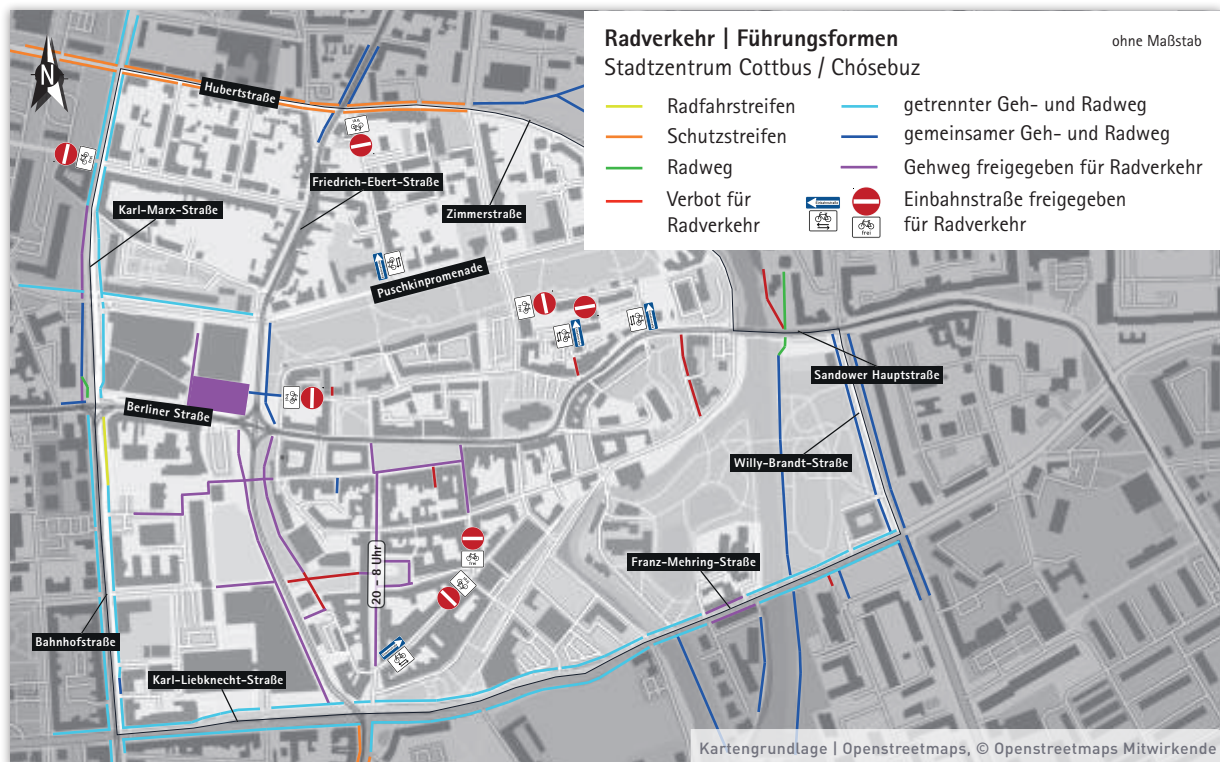


Abbildung 4-12 Führung des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet

Eine grundsätzliche Hierarchisierung des Radwegenetzes wird im Radverkehrskonzept der Stadt Cottbus/Chósebus vorgenommen. Hierbei wird neben Velorouten, Radwanderwegen und dem Ergänzungsnetz unterschieden. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass zum einen noch einige Abschnitte in Planung sind, zum anderen im Kernbereich der Altstadt keinerlei Routen für den Radverkehr vorhanden sind, d.h. eine Durchfahrung in Ost-West-Richtung bzw. Nord-Süd-Richtung nur am Rand des Untersuchungsgebiet möglich ist. Die Hierarchisierung des Haupt- und Nebennetzes für den Radverkehr ist in der nachfolgenden Abbildung 4-13 ersichtlich.

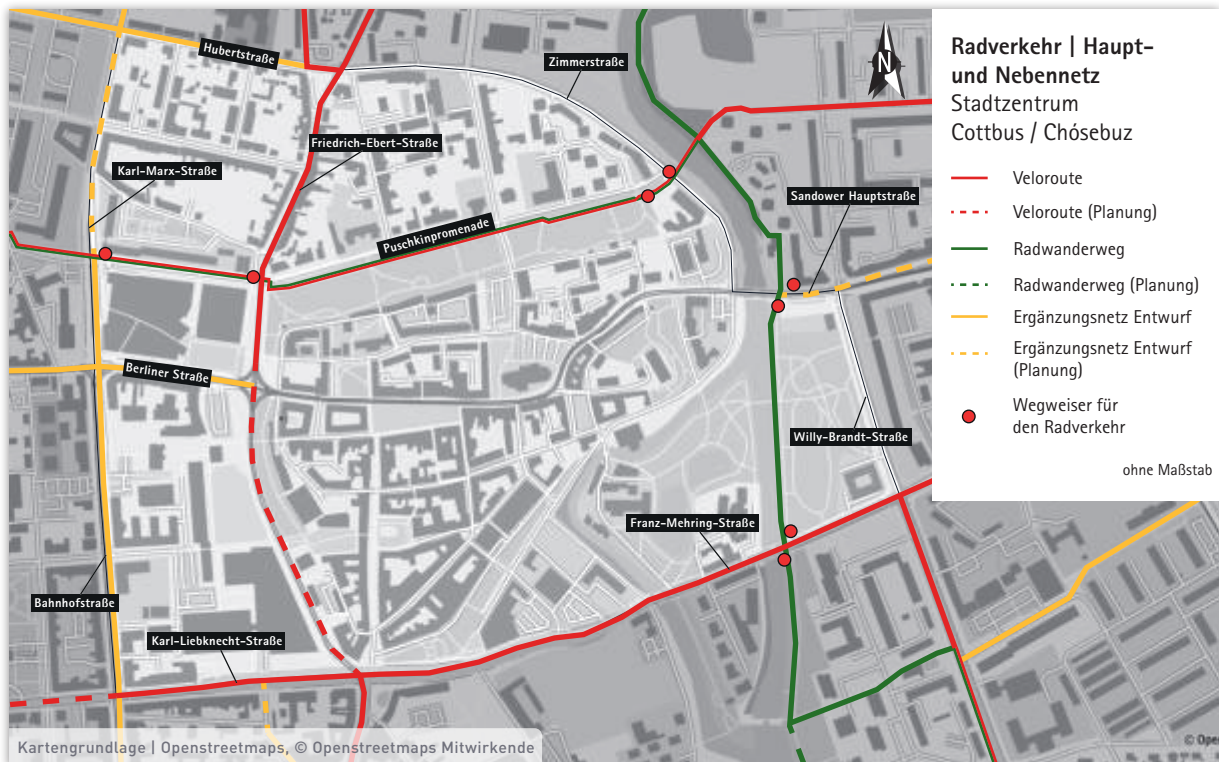


Abbildung 4-13 Radverkehrsnetz nach dem Radverkehrskonzept der Stadt Cottbus/Chósebus

Qualität des Radwegenetzes

Die Qualität der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur wird über Art und baulichen Zustand des Fahrbahnbelags, eine hinreichende Bemessung sowie eine gleichbleibende Radverkehrsführung bestimmt. Im Untersuchungsgebiet wurden diesbezüglich größere Unterschiede festgestellt in Abhängigkeit davon, ob eine grundlegende Sanierung des Straßenabschnitts bereits durchgeführt wurde. Die Radwege entlang der Franz-Mehring-Straße / Karl-Liebknecht-Straße sind insgesamt in einem guten Zustand (vgl. Abbildung 4-14). Auch die Bahnhofstraße weist beidseitige, getrennte Geh- und Radwege auf, welche den gängigen Richtlinien entsprechen.



Abbildung 4-14 Radwegzustand entlang der Franz-Mehring-Straße

Im weiteren Verlauf ist im Abschnitt der Karl-Marx-Straße eine grundhafte Sanierung der vorhandenen Infrastruktur erforderlich (vgl. Abbildung 4-15). Ebenfalls ist der bereits im Rahmen des Fußverkehrs skizzierte, gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Willy-Brandt-Straße sanierungsbedürftig. Problematisch ist zudem die Führung des Radverkehrs entlang der Puschkinpromenade; so wird dieser im westlichen Abschnitt bis zur Straße »Am Spreeufer« über einen unbefestigten Weg im Puschkinpark gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt.



Abbildung 4-15 Radwegzustand entlang Karl-Marx-Straße und Puschkinpromenade (Blickrichtung Am Spreeufer)

Ansonsten bestehen nur punktuelle, dezidiert nur den Radverkehr betreffende Defizite in der Infrastruktur, was jedoch vor allem mit der weitestgehenden Führung im Mischverkehr zusammenhängt. Insbesondere mangelt es innerhalb der Altstadt an separaten Routen; die nicht nur eine Durchfahrung der Altstadt, sondern auch die Erreichbarkeit der Altstadt selbst verbessern. Werden entsprechende Routenverläufe definiert, ist im Anschluss im Einzelnen zu prüfen, ob entsprechender Anpassungsbedarf der bestehenden Infrastruktur besteht. Die genannten baulichen Mängel im Radwegenetz sind in Abbildung 4-16 räumlich verortet.

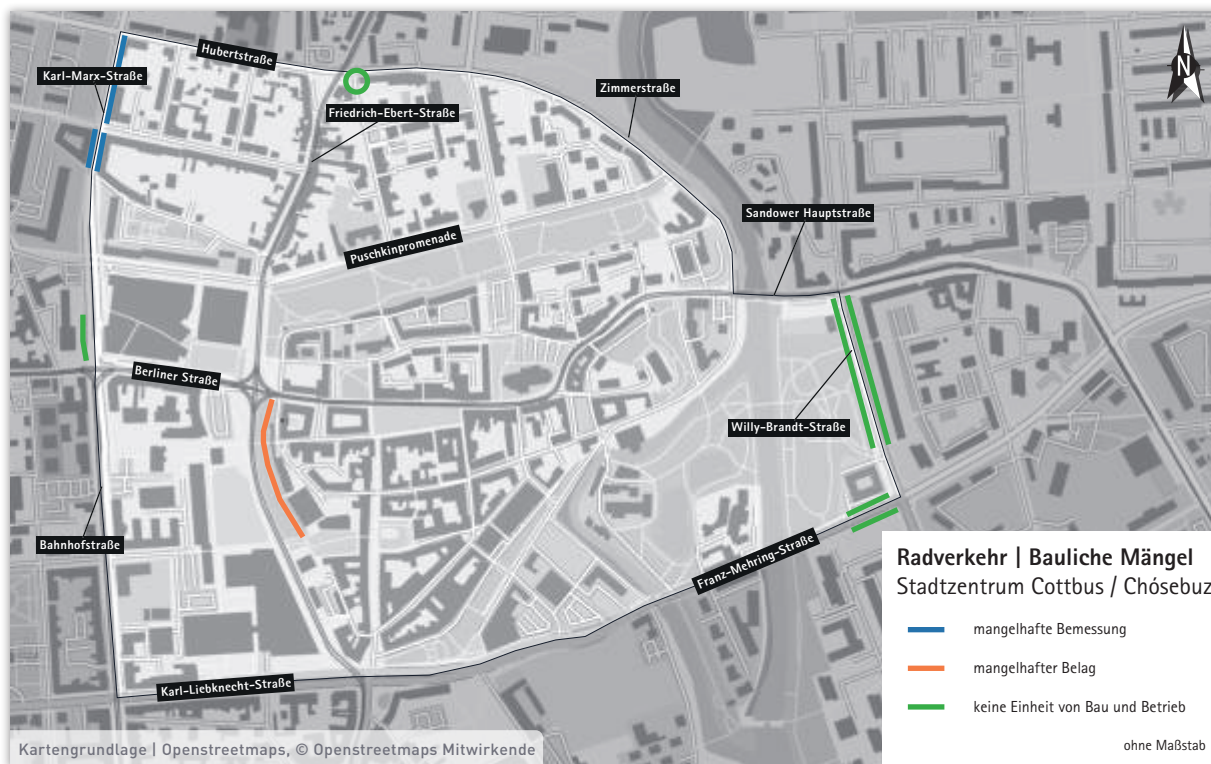


Abbildung 4-16 Qualität des Radwegenetzes

4.2.3 Radinfrastruktur | Touristische Infrastruktur & Wegweisung

Zur Förderung des touristischen Radverkehrs ist im Hinblick auf Ortsunkundige und Besucher ein möglichst qualitativ und quantitativ angemessenes Wegweisungsnetz zu installieren, welches Radfahrer zielgerichtet zu allen relevanten Zielen des Alltags- und Ausflugsverkehrs leitet.

Eine Wegweisung entlang Radwanderwege im Untersuchungsgebiet ist bereits vorhanden (siehe Abbildung 4-17, links). Diese beschränkt sich auf jedoch auf Fernradrouten sowie regional erreichbare Ziele. Eine Wegweisung zur Altstadt bzw. zu mit dem Rad erreichbaren Zielen im Stadtgebiet (z. B. Sehenswürdigkeiten) ist nicht vorhanden. Ebenfalls fehlt eine radverkehrsbezogene Wegweisung abseits der Radwanderwege, z. B. entlang des im Radverkehrskonzept der Stadt definierten Veloroutennetzes sowie der Ergänzungsrouten. So wird man an markanten Orten des öffentlichen Raums, z. B. am Altmarkt oder der Stadthalle, nicht zu den Radwanderwegen oder anderen Zielen geführt.

Die vorhandene Wegweisung im Altstadtgebiet bezieht sich allein auf den Fußverkehr und ist dementsprechend in der Routenwahl meist an der direkten Route, nicht jedoch an der vorhandenen Infrastruktur für Radfahrer ausgerichtet (siehe Abbildung 4-17, rechts). Zudem fehlen allgemeine Informationen zu radverkehrsbezogenen Dienstleistungen und Angeboten, zu Ausflugszielen, Tourenvorschläge etc., im öffentlichen Raum, z. B. in Form von Hinweis- oder Infotafeln.



Abbildung 4-17 Wegweisung in Cottbus: Radwanderwege und Beschilderung am Altmarkt

Radwanderwege werden im Untersuchungsgebiet gebündelt in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung geführt. In Ost-West-Richtung verlaufen die nachfolgenden Radwanderwege entlang der Puschkinpromenade im nördlichen Altstadtbereich. Die Kernzone der Altstadt wird dabei nicht tangiert (siehe Abbildung 4-18):

- Leichhardt Trail,
- Gurkenradweg,
- Themenweg Sorbische Impressionen
- Themenweg Niederlausitzer Bergbautour.

In Nord-Süd-Richtung werden die Radwanderwege östlich der Altstadt den Carl-Blechen-Park querend direkt an der Spree geführt. Dies betrifft

- Tour Brandenburg,
- Spreeradweg,
- Fürst-Pückler-Weg,
- Themenweg Niederlausitzer Bergbautour sowie den
- Themenweg Sorbische Impressionen.

In der nachfolgenden Abbildung 4-18 werden zum einen die genannten Radwanderwege abgebildet und zum anderen die Wegweisung der benannten Routen sowie die Standorte vorhandener Fahrradläden im Untersuchungsgebiet.

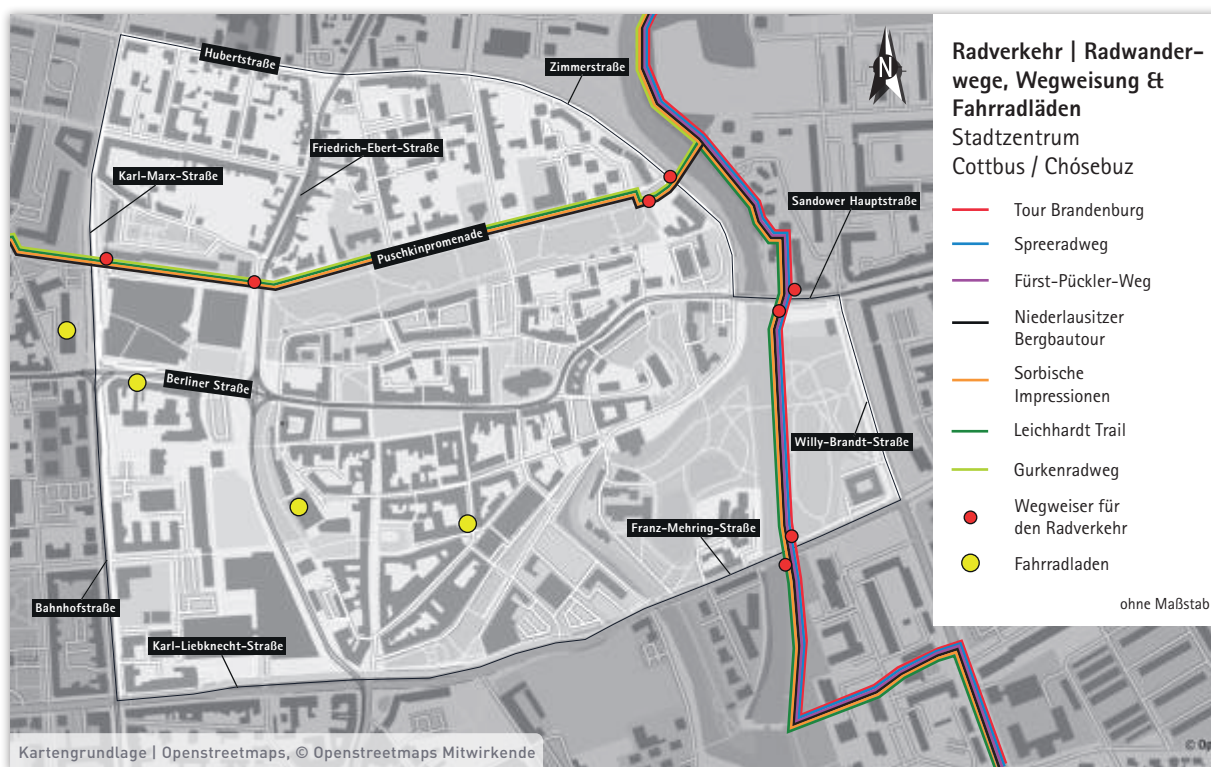


Abbildung 4-18 Radwanderwege, Wegweisung Fahrradläden

4.2.4 Mobilitätsdienstleistungen (Radverkehr)

Zur optimalen Förderung des Radverkehrs sollten neben einem gut ausgebauten Radverkehrsnetz (Wege, Beschilderung etc.) sowie qualitativ und quantitativ ausreichenden Abstellanlagen auch radverkehrsbezogene Mobilitätsdienstleistungen angeboten werden. Diese stellen grundsätzlich ein optionales Angebot dar und sind daher in Ergänzung zu den infrastrukturellen Maßnahmen zu sehen. Hierzu zählen u. a.:

- Allgemeine Informationen zur Radmobilität
 - Ziel sollte es sein, die radaffine Zielgruppe bestmöglich über das vorhandene infrastrukturelle Angebot sowie Service-Leistungen zu informieren. Dazu zählen Informationen zu relevanten Zielen, Radwanderwegen, Standorten von größeren Radabstellanlagen (Fahrrad-Parkplätzen) und radbezogener Infrastruktur, Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV, besonderen Veranstaltungen (z. B. geführten Radtouren) sowie Service-Dienstleistungen im Stadtgebiet. Dies kann z. B. in Form von Hinweistafeln sowie in geeigneten Einrichtungen (Tourist-Information etc.) geschehen.
- Fahrradverleih
 - durch konventionelle Fahrradläden
 - durch so genanntes »Bike-Sharing«. Hierbei werden Leihfahrräder von einem Anbieter zur Verfügung gestellt – entweder an dafür vorgesehenen

festen Punkten (stationsbasiert) oder stationslos in einem definierten Versorgungsgebiet (»free-floating«). Das Fahrrad kann online bzw. per App für einen bestimmten Nutzungszeitraum entliehen werden und wird nach Gebrauch entweder an derselben, einer anderen Station oder im jeweiligen Versorgungsgebiet frei abgestellt und somit wieder für andere Nutzer freigegeben.



Abbildung 4-19 Bike-Sharing-Station des Anbieters »nextbike« in Leipzig⁸

- Lastenräder (Verleih)
 - Mit Lasträdern lassen sich schwere oder sperrige Güter ohne die Hilfe von Dritten oder Einsatz von Pkw oder ÖPNV transportieren. Diese sind daher insbesondere für die Relation Einkauf - Wohnort interessant. Analog zum Bikesharing mit konventionellen Rädern, können diese online bzw. per App für einen bestimmten Nutzungszeitraum entliehen und nach Gebrauch an der entliehenen Station zurückgegeben werden. Es besteht die Möglichkeit, verschiedene Radarten an derselben Station anzubieten.



Abbildung 4-20 Bike-Sharing-Station des Anbieters »nextbike« in Leipzig⁹

⁸ Quelle: netzbike.de

⁹ Quelle: netzbike.de

- Fahrradreparatur
 - durch konventionelle Fahrradläden / professionelle Reparaturdienste
 - durch Selbsthilfewerkstätten
 - relevante Infrastruktur (Pumpstationen, Schlauchautomaten etc.)



Abbildung 4-21 Luftpumpstation, Hamburg | Schlauchautomat, Wuppertal¹⁰

- Ladestationen für eBikes und Pedelecs
 - Der Absatz von eBikes und Pedelecs ist in den letzten Jahren stark angestiegen; mittlerweile ist im Radsegment jedes fünfte verkaufte Fahrrad mit Elektromotor ausgestattet. Im Zuge des demografischen Wandels sowie eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens ist von einer weiter wachsenden Nachfrage auszugehen; der Zweirad-Industrie-Verband rechnet langfristig mit einem Marktanteil von ca. 30 %. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, Ladeinfrastrukturen an dafür geeigneten Standorten zu schaffen, um die steigende Nachfrage einer solchen zu bedienen, die insbesondere der Radtourismus und Radtouren über längere Distanzen nach sich ziehen. Ladestationen können unterschiedlich ausgestaltet sein, z. B. mittels Schließfächern oder in eine Haltevorrichtung integriert (Abbildung 4-22).



Quelle: Stromanbieters EWR (ewr.de); Dormagen (fahrrad.de)

Abbildung 4-22 eBike-Ladestation des Stromanbieters EWR | eBike-Ladestation mit Schließfächern der Stadt Dormagen

¹⁰ Quelle: Hamburg (hamburg.de); Wuppertal (talradler.de)

- Fahrradparkplätze / Fahrradparkhäuser
 - Neben allgemeinen (Kurzzeit-) Stellplätzen an relevanten Standorten im Stadtgebiet sind insbesondere die Einrichtung von Fahrradparkplätzen sowie ggf. Parkhäusern dort sinnvoll, wo regelmäßig mit einem hohen Aufkommen an ruhendem Verkehr zu rechnen bzw. die Einrichtung von Stellplätzen mit besonderen Sicherungsvorkehrungen gerechtfertigt ist. Dies sind im Alltagsverkehr insbesondere Bahnhöfe und Knotenpunkte des ÖPNV (vgl. Abbildung 4-23) sowie im Freizeitverkehr Orte, die besonders häufig mit dem Rad angesteuert werden. Neben den abgebildeten baulichen Lösungen existieren weitere; so wurde z. B. am Bahnhof Eilenburg eine ebenerdige »Bike & Ride-Lösung mit Fahrradboxen und integrierter eBike-Ladeinfrastruktur realisiert.



Quelle: Bernau (bernau-bei-berlin.de); München (la-fauth.de)

Abbildung 4-23 Fahrradparkhäuser, Bernau bei Berlin | Berg am Laim, München

Die Bestandsanalyse ergab, dass Mobilitätsdienstleistungen im Untersuchungsgebiet für Radfahrer bisher kaum vorzufinden sind. Es gibt innerhalb des Untersuchungsgebiets drei und in unmittelbarer Nähe einen weiteren Fahrradladen (vgl. Abbildung 4-18 in Kapitel 4.2.3.) Diese bieten Reparaturen und Fahrradverleih an. Die Cottbuser Touristeninformation »Cottbus Service« auf der Berliner Straße verkauft u. a. Radwanderkarten. Bikesharing-Stationen sind im Untersuchungsgebiet nicht anzutreffen. Ladestationen für eBikes und Pedelecs sind ebenfalls nicht vorhanden. Es gibt es eine Vielzahl von Fahrradabstellanlagen unterschiedlicher Bauart und baulicher Qualität im Untersuchungsgebiet. Auf die verschiedenartigen Abstellanlagen und deren Standort wird in nachfolgenden Kapitel 4.2.5 eingegangen.

4.2.5 Ruhender Verkehr (Radverkehr)

Cottbus/Chósebus verfügt bereits über einen relativ hohes Radverkehrsaufkommen in der Innenstadt, vor allem am Altmarkt und auf der Spremberger Straße (siehe Kapitel 4.2.1). Aus diesem Grund ist es erforderlich, qualitativ und quantitativ gute Fahrradabstellanlagen zu installieren, welche eine einfache Benutzung ermöglichen, Sicherheit bieten und gegebenenfalls auch Überdacht

sind. Der Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (adfc) hat folgende wesentlichen Anforderungen an Fahrradparker festgehalten¹¹:

- Seitenfreiheit; Zugänglichkeit und Benutzbarkeit – Es muss ausreichend Platz zum Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen vorhanden sein.
- Sichtbarkeit – Fahrradparker müssen so angebracht werden, dass Fußgänger oder andere Verkehrsteilnehmer ihn nicht übersehen.
- Festigkeit – Fahrradparker müssen für eine übliche Benutzung und den zu erwartenden Missbrauch ausgelegt werden.

In Gebrauch sind verschiedene Bauformen von Fahrradparkern. Im Untersuchungsgebiet existieren die sechs unterschiedlichen Bauarten

- Rhein-Ruhr-Bügel,
- einfache Vorderradhalter,
- Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit,
- Spiralparker,
- Rahmenhalter,
- sowie Fahrradbügel,

für welche in der nachfolgenden Tabelle 4-5 die jeweiligen Vor- und Nachteile gegenübergestellt werden.

¹¹ adfc – Technische Richtlinie TR 6102 / Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen

Tabelle 4-5 Fahrradparker | Vor- und Nachteile

Bauart	Vorteile	Nachteile	Empfehlung?
Rhein-Ruhr-Bügel	guter Halt des Fahrrads, leichte Be- und Entladung, hoher Diebstahlschutz, stadtgestalterisch gut integrierbar, kein Verhaken von Rädern	hoher baulicher Aufwand, geringe Stellplatzdichte (1 Fahrrad/Stk), nicht weit verbreitet (geringe Anzahl an Herstellern)	ja
einfacher Vorderradhalter	günstig, flexibel und leicht umzustellen, leicht erwerbbar, (Baumarkt)	schlechte Standsicherheit, erschwerte Beladung des Fahrrads, geringer Diebstahlschutz, hohes Risiko von Seitenschlägen, schlechte Schloßzugänglichkeit	nein
Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit	günstig, flexibel (leicht umzustellen), bessere Standsicherheit als einfacher Vorderradhalter	schlechte Standsicherheit, erschwerte Beladung des Fahrrads, geringer Diebstahlschutz, hohes Risiko von Seitenschlägen, schlechte Schloßzugänglichkeit	nein
Spiralparker	günstig, geringer baulicher Aufwand	schlechte Standsicherheit, erschwerte Beladung des Fahrrads, geringer Diebstahlschutz, hohes Risiko von Seitenschlägen, schlechte Schloßzugänglichkeit	nein
Rahmenhalter	guter Halt des Fahrrads, leichte Be- und Entladung, hoher Diebstahlschutz, stadtgestalterisch gut integrierbar, höhere Stellplatzdichte als normaler Bügel, als mobile Abstellanlage ausführbar	nicht weit verbreitet (geringe Anzahl an Herstellern), höherer baulicher Aufwand, geringe Nutzerakzeptanz	ja
Fahrradbügel	guter Halt des Fahrrads, leichte Be- und Entladung, hoher Diebstahlschutz, stadtgestalterisch, gut integrierbar	geringere Stellplatzdichte, baulicher Aufwand und teurer als Spiralparker	ja

Bei der Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass die Rahmenhalter kaum genutzt werden (siehe Abbildung 4-24). Trotz der baulichen Vorteile ist die Benutzung nicht intuitiv verständlich und infolge der geringen Verbreitung auch unbekannt. Die Fahrradbügel und die Rhein-Ruhr-Bügel werden dagegen gut angenommen (vgl. Abbildung 4-24).



Abbildung 4-24 Rahmenhalter – Brandenburger Platz | Fahrradbügel – Spremberger Straße

Stellplatzangebot

Cottbus/Chósebus verfügt im Innenstadtbereich, vor allem in der Nähe von öffentlichen Plätzen und Einrichtungen, bereits über eine Vielzahl von Stellplatzmöglichkeiten für den Radverkehr. Die nachfolgende Abbildung 4-25 zeigt die Standorte der verschiedenen Abstellanlagen sowie die jeweils vorhandene Anzahl an Stellplätzen. Es ist ersichtlich, dass vor allem Fahrradbügel im Untersuchungsgebiet zum Einsatz kommen, zudem zahlreiche einfache Vorderradhalter. Vereinzelt sind Spiralparker, Vorderradhalter mit Anschlussmöglichkeit, Rhein-Ruhr-Bügel und Rahmenhalter vorzufinden.

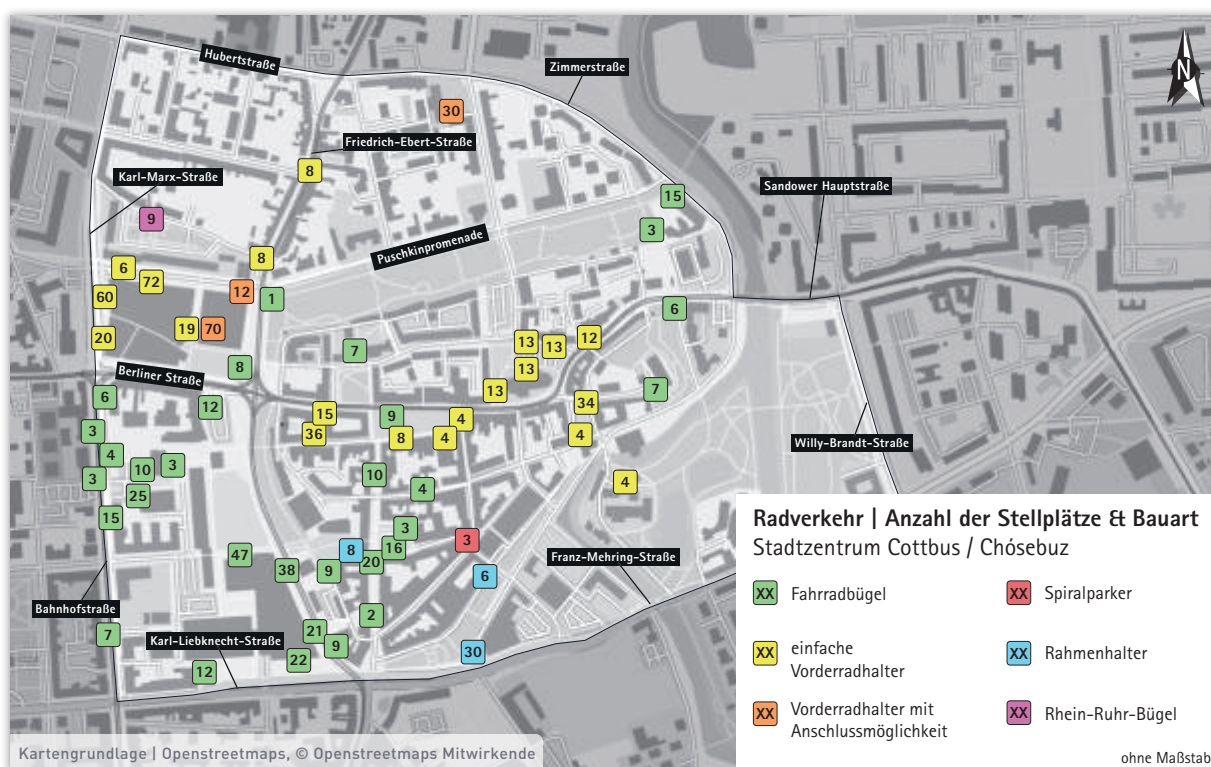


Abbildung 4-25 Radverkehr | Anzahl der Stellplätze im Stadtzentrum Cottbus/Chósebus

Cottbus/Chósebus verfügt auch über sogenannte Fahrradboxen, welche sich beim Lindner Congress Hotel nahe der Stadthalle sowie im Spreeparkhaus befinden. Zwar wird auf die Fahrradboxen mithilfe von Schildern hingewiesen (siehe Abbildung 4-26), diese sind jedoch nicht öffentlich zugänglich. Grundsätzlich fehlen im Untersuchungsgebiet öffentlich zugängliche Fahrradboxen sowie überdachte Abstellanlagen.



Abbildung 4-26 Wegweisung zu Fahrradboxen: Berliner Platz | Puschkinpromenade

Stellplatznachfrage und halböffentliche Anlagen

Die Abstellanlagen waren selbst im Dezember zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigungen überwiegend gut ausgelastet. Die öffentlichen Anlagen werden zudem durch zahlreiche halböffentliche Stellplätze für Radfahrer, beispielsweise im Umfeld von Geschäften und Wohngebäuden ergänzt, welche ebenfalls gut angenommen werden (siehe Abbildung 4-27).



Abbildung 4-27 Fahrradparker im Bestand: Altmarkt | Gerichtsplatz

4.2.6 Radverkehr | Stärken und Schwächen

Tabelle 4-6 Stärken und Schwächen | Radverkehr

Stärken	Schwächen
+ Touristische Infrastruktur / Radwanderwege Die Radwanderwege in und um das Untersuchungsgebiet herum sind umfassend ausgeschildert und in einem guten Zustand.	- Erreichbarkeit der Altstadt / Radwegenetz Im Untersuchungsgebiet mangelt es an separaten Radwegen bzw. für Radfahrer geeignete Routen. Es ist keine entsprechend ausgebaute und mit Wegweisung versehene Nord-Süd-Route vorhanden, welche die Altstadt tangiert. Die bestehende Ost-West-Route führt nördlich der Altstadt (Puschkinpromenade) an der Kernstadt vorbei.
+ Fahrradabstellanlagen Es ist eine Vielzahl an Abstellanlagen für Fahrradfahrer an verschiedenen Standorten im Untersuchungsgebiet vorhanden.	- Fahrradabstellanlagen Die bauliche Qualität sowie die Ausstattung der Abstellanlagen variiert stark. Das Angebot an Stellplätzen wird unterschiedlich gut angenommen; an vielen Standorten übersteigt die Nachfrage das Angebot. Im Untersuchungsgebiet existieren nur vereinzelt Fahrradboxen (Schließfächer).
+ Private Stellplätze Privat eingerichtete Stellplätze im halböffentlichen Raum ergänzen das öffentliche Angebot der Fahrradabstellmöglichkeiten.	- Mobilitätsdienstleistungen Außer den vorhandenen Fahrradläden werden keine Dienstleistungen im Untersuchungsgebiet angeboten. Bike-Sharing-Angebote, Lastenräder, Ladestationen für eBikes, Pumpstationen oder Schlauchautomaten sind nicht vorhanden.
	- Wegweisung / Beschilderung Irreführende Beschilderung z. B. zu Fahrradboxen. Keine Wegweisung außerhalb von touristischen Radrouten. Keine Hinweise zu zentralen Fahrradabstellanlagen.

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die räumliche Funktion von Cottbus/Chósebusz als Oberzentrum im Land Brandenburg spiegelt sich auch beim ÖPNV-Netz wieder. Cottbus/Chósebusz ist derzeit nicht nur ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, sondern verfügt auch über ein gut ausgebautes kommunales ÖPNV-Netz. Fünf Straßenbahnlinien bilden das Rückgrat des ÖPNV in der Stadt. Sie vernetzen im Zentrum die Ost-West-Achse und die Nord-Süd-Achse. Stadt- und Regionalbusse ergänzen das Angebot. Eine Übersicht aller im Untersuchungsgebiet verlaufenden ÖPNV-Linien und -Haltestellen sind in Abbildung 4-28 dargestellt.

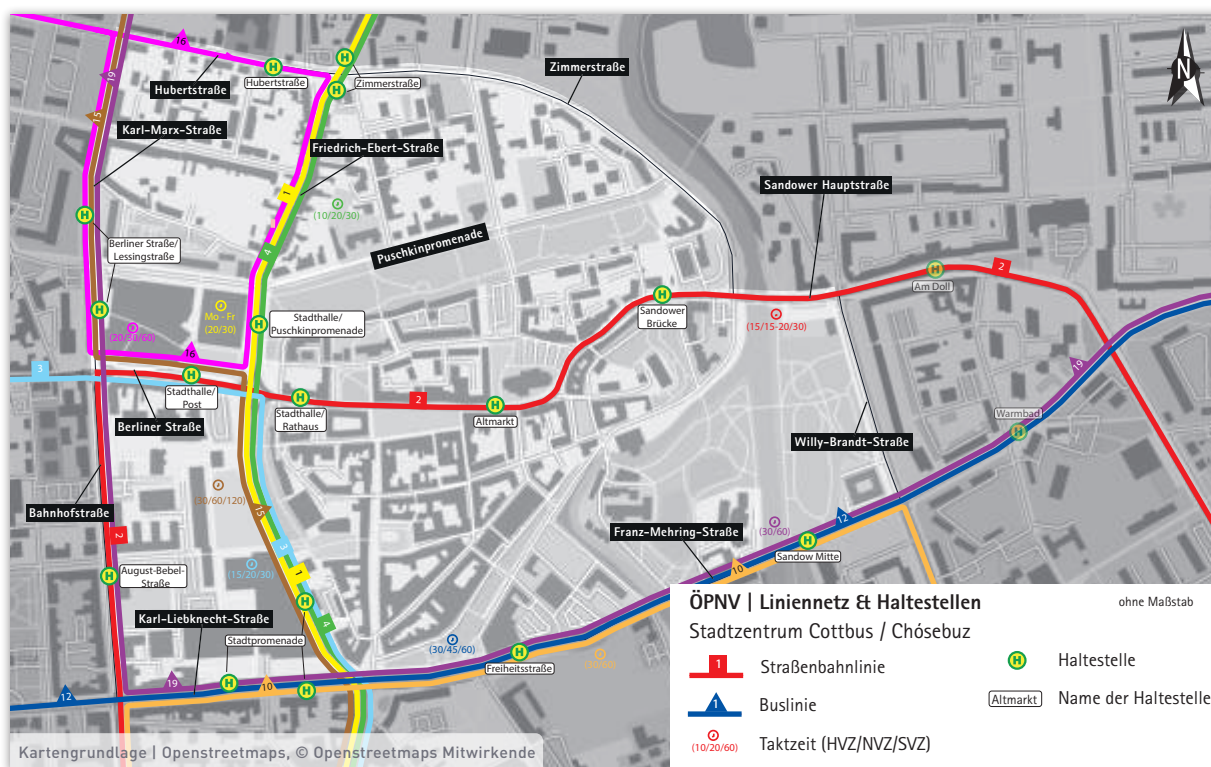


Abbildung 4-28 ÖPNV-Linien und Haltestellen | Untersuchungsgebiet Cottbus/Chósebus (Stand 12/2018)

4.3.1 ÖPNV-Angebot

Das Cottbuser Liniennetz¹² des kommunalen ÖPNV umfasst

- vier Straßenbahnlinien,
- 14 Stadtbuslinien,
- vier Nachtbuslinien, die ab 20:45 an Stelle der Straßenbahn verkehren, sowie
- 20 Regionalbuslinien.

Die Verkehrsgesellschaft »Cottbusverkehr GmbH« betreibt die Straßenbahnlinien 2, 3 und 4 werktags im 15-min-Takt und die Linie 1 im 20-min-Takt. Die Erschließung der durch die Straßenbahn nicht abgedeckten Bereiche erfolgt durch die Stadtbuslinien, von denen die 10, 12, 15, 16 und 19 das Untersuchungsgebiet passieren. Sie weisen Taktfolgen zwischen 20 und 60 min auf. Zusätzlich verkehren Regionalbuslinien (in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße), die das ÖPNV-Angebot ergänzen.

Die Angebotsstruktur des gegenwärtigen Liniennetzes ist laut Nahverkehrsplan (NVP) mit seinen Radial- und Durchmesserlinien auf ein schnelles Erreichen der Innenstadt sowie des Hauptbahnhofs

¹² Stand von 2018. Vgl. Stadt Cottbus/Chósebus (2018): Beteiligungsentwurf NVP

ausgelegt. Die Straßenbahnlinien werden als Durchmesserlinien im Innenstadtbereich (vgl. Abbildung 4-28) über die Bahnhofstraße (Linie 1) sowie Stadtpromenade (Linie 1, 3 und 4) geführt. Die Haltestelle Stadtpromenade verknüpft die Straßenbahnlinien 1, 3 und 4 mit den Buslinien 10, 12, 15 und 19 sowie dem Regionalverkehr (RV); die Haltestelle Stadthalle die Straßenbahnlinien 1, 2, 3 und 4 mit den Buslinien 15 und 16, sowie mit dem RV. Somit stellen insbesondere die Haltestellen Stadtpromenade und Stadthalle zentrale Verknüpfungspunkte des ÖPNV im Zentrum der Altstadt dar.

Im NVP wird das ÖPNV-Angebot der einzelnen Linien untersucht und insgesamt für angemessen befunden. Das Leistungsangebot der Fahrten des Stadtlinienverkehrs teilt sich anteilig in

- 41 % Straßenbahn
- 59 % Stadtbus,

auf, wobei 75 % der Fahrgäste die Straßenbahn benutzen. Die Erreichbarkeit und die Erschließung im Untersuchungsgebiet wird laut den definierten Richtwerten des NVP von 300 m als Erschließungsradius für Tram-/Bus-Haltestellen zufriedenstellend abgedeckt. Auch die Anzahl der Haltestellenabfahrten im Untersuchungsgebiet, welche laut NVP zwischen 26 und 50, teilweise sogar bei bis zu 100 Fahrten pro Tag und Haltestelle liegen, sind aus quantitativer Sicht hinreichend.

4.3.2 ÖPNV-Infrastruktur

Die Infrastruktur des Liniennetzes wurde im Kapitel 4.3 in Abbildung 4-28 dargestellt. Die Nord-Süd-Achse und die Ost-West-Achse werden durch die Straßenbahn- und Buslinien gut miteinander verbunden. Das dazugehörige Haltestellennetz umfasst im Untersuchungsgebiet 11 Haltestellen. Deren Ausstattung und bauliche Gestaltung sind von großer Bedeutung für die Attraktivität des gesamten ÖPNV-Netzes. Dabei soll nach den internen Vorgaben des NVP die übliche Ausstattung der Haltestellen im Stadtverkehr aus folgenden Merkmalen bestehen:

- Haltestellenschild (§ 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224)) mit Angabe des Haltestellennamens und den frequentierenden Linien
- Fahrplan der verkehrenden Linien
- Tarifinformationen
- Papierkorb
- Wetterschutz (teilweise)

Bei vielen Straßenbahnhaltestellen im Untersuchungsgebiet ist dieser Standard um eine Beleuchtung der Haltestelle, einen gläsernen Wetterschutz, dynamische Fahrgastinformationen (DFI), Blindenleitsystem und Spritzschutzwände ergänzt. Dies trifft jedoch bisher nicht für die Haltestellen Altmarkt und Stadthalle/Rathaus zu. Hier ist neben dem Haltestellenschild, der Informationen über die verkehrenden Linien sowie dem Fahr- bzw. Linienplan keine weitere Ausstattung vorhanden. Gleiches gilt für die Bushaltestelle Hubertstraße.

Zur Beurteilung der Barrierefreiheit der Haltestellen wird als Referenz die entsprechende DIN-Norm hinzugezogen. Im Rahmen der DIN-Norm zur Definition von Planungsgrundlagen zum barrierefreien Bauen (DIN 18040-3) wurden hierfür Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung in Hinblick auf öffentliche Verkehrs- und Freiräume skizziert:

»Wegekettten im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum sollten durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar sein. Dies wird erreicht durch:

- a) stufenlose Wegeverbindungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollator-Nutzer,
- b) sichere, taktil und visuell gut wahrnehmbare Abgrenzungen verschiedener Funktionsbereiche (z. B. niveaugleicher Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr), insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,
- c) erschütterungsarm überrollbare, ebene und rutschhemmende Bodenbeläge,
- d) eine taktil wahrnehmbare und visuell stark kontrastierende Gestaltung von Hindernissen und Gefahrenstellen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen,
- e) die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips und
- f) eine einheitliche Gestaltung von Leitsystemen, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen.«

Die im NVP der Stadt Cottbus angesetzten Ausstattungsmerkmale für barrierefreie Haltestellen (S.77, Tabelle 5-2) decken diese Anforderungen nur teilweise ab. So orientieren sich die Maße zur Dimensionierung (Aufstellfläche, Zuwegung etc.) zwar an den Richtwerten der DIN und auch eine Integration von taktilen Indikatoren sind als Merkmal enthalten, die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips wird aber z. B. in Hinblick auf die Bereitstellung von Fahrplaninformationen für Seheingeschränkte und Blinde nicht eingehalten. Grundsätzlich müssen alle zur Verfügung gestellten Ausstattungsmerkmale (S.76, Tabelle 5-1) auch für mobilitätseingeschränkten Personen nutzbar sein, um eine vollständige Barrierefreiheit zu gewährleisten.

In Abbildung 4-29 sind die barrierefreien und nicht barrierefreien Haltestellen verortet. Zusätzlich zu erwähnen ist hierbei, dass im gesamten Stadtgebiet lediglich 58 % der Haltepunkte des Busverkehrs

gegenüber 96 % der Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgeführt sind. Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 vollständig barrierefrei ausgebaut sein. In Tabelle 4-7 sind alle Haltestellen, teilweise getrennt nach Haltebereich, hinsichtlich ihrer Ausstattung und Barrierefreiheit aufgeführt.

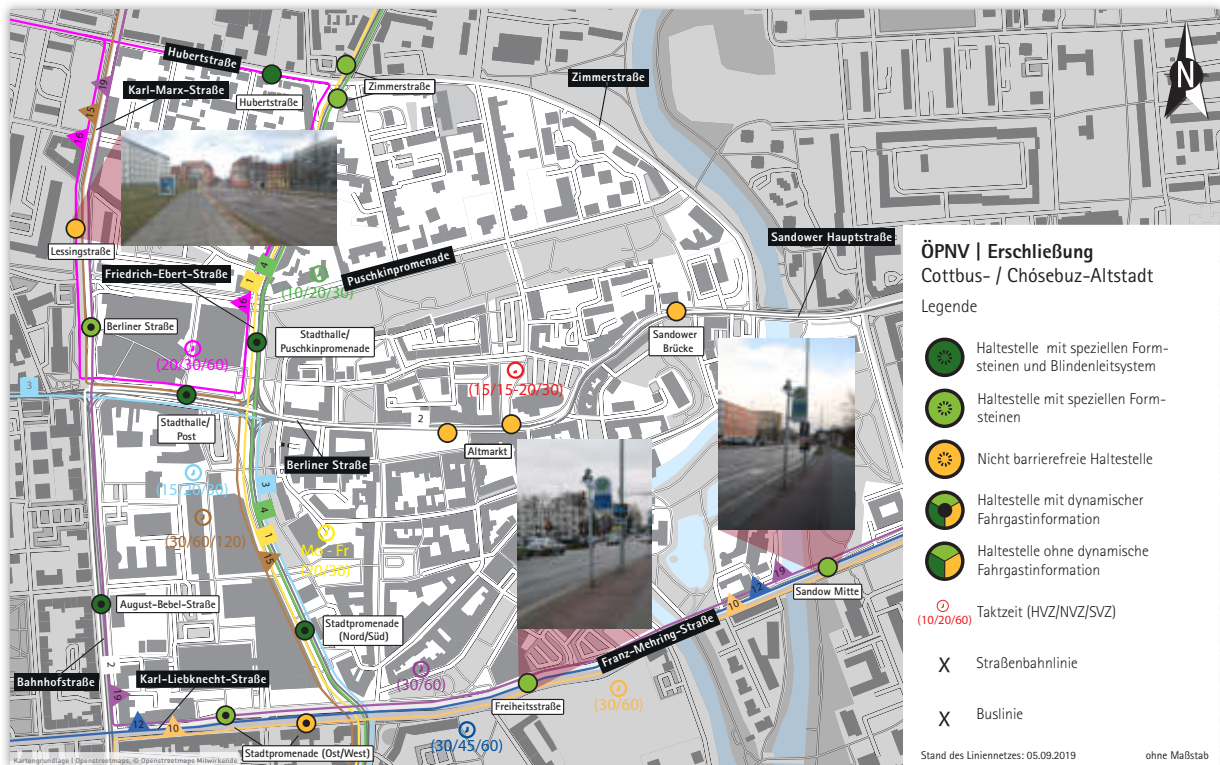


Abbildung 4-29 Barrierefreiheit der Haltestellen im Untersuchungsgebiet

Tabelle 4-7 Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen

Haltestelle	ÖPNV-Linie	Spezielle Formsteine	Blindenleit-system	Dynamische Fahrgastinformation	Ausstattung
Altmarkt	2 / -	nein	nein	nein	
August-Bebel-Straße	2 / 19	ja	ja	ja	Wetterschutz mit Sitzbänken Fahrscheinautomat
Berliner Straße	- / 15, 16, 19	ja	nein	ja	Wetterschutz mit Sitzbank
Freiheitsstraße	- / 10, 12, 19	ja	nein	nein	Wetterschutz mit Sitzbank (nur Richtung Osten)
Hubertstraße	- / 16	ja	ja	nein	
Lessingstraße	- / 15, 19	nein	nein	nein	Wetterschutz mit Sitzbank
Sandow Mitte	- / 10, 12, 19	ja	nein	nein	Wetterschutz mit Sitzbank
Sandower Brücke	2 / -	nein	nein	nein	Wetterschutz mit Sitzbank
Stadthalle / Post	2, 3 / 15, 16	ja	ja	ja	Wetterschutz mit Sitzbänken Fahrscheinautomat
Stadthalle / Puschkinpromenade	1, 4 / 16	ja	ja	ja	Wetterschutz mit Sitzbänken Fahrscheinautomat
Stadtpromenade (Nord-Süd)	1, 3, 4 / 15	ja	ja	ja	Wetterschutz mit Sitzbänken Fahrscheinautomat ÖPNV Kundenzentrum
Stadtpromenade (Ost-West)	- / 10, 12, 19	nur Richtung Westen	nein	ja	Wetterschutz mit Sitzbänken
Zimmerstraße	1, 4 / -	ja	nein	nein	Wetterschutz

4.3.3 ÖPNV-Nachfrage

Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split der Einwohner der Stadt Cottbus/Chóšebuz wurde zuletzt im Rahmen des SrV 2013 detailliert erfasst. Gemäß den Erhebungs- und Befragungsergebnissen besitzt der ÖPNV einen Anteil von ca. 10,7% am Modal Split, wobei zwischen dem zweiten (12,6 %) und dem vierten Quartal (8,8 %) die größten Differenzen bestehen.

Die Fahrgastnachfrage des ÖPNV ist laut NVP der Stadt Cottbus/Chóšebuz im Stadtgebiet tendenziell rückläufig. Gründe hierfür sind sinkende Einwohnerzahlen, ansteigende Motorisierung und zunehmende Fahrradnutzung. Besonders betroffen ist hiervon die Straßenbahn: die Nachfrage sank von 2013 bis 2016 um ca. 3,3 %. Die Fahrgastzahlen der Stadtbuslinien blieben im genannten Zeitraum dagegen relativ konstant¹³. Die mittlere Reiseweite hat sich unterschiedlich entwickelt; im Stadtbusverkehr ist sie zwischen 2007 bis 2016 leicht angestiegen (1,5 %), während sie im Straßenbahnverkehr (insbesondere im Ergebnis des Rückbaus von Wohnungen am Stadtrand) zurückging (- 4,9 %)¹⁴.

¹³ vgl. Stadt Cottbus/Chóšebuz (2018): Beteiligungsentwurf NVP S. 34 Tabelle 3-8

¹⁴ vgl. Stadt Cottbus/Chóšebuz (2018): Beteiligungsentwurf NVP S. 34 Tabelle 3-9

Eine umfassender, linienfeiner Vergleich der Nachfrageentwicklung ist aufgrund Anpassungen im Liniennetzes sowie im Taktangebot in den letzten Jahren laut NVP nicht möglich. Nachfolgende Aspekte lassen folgende Schlussfolgerungen der Fahrgastaufkommen zu:

- Die höchsten Fahrgastaufkommen weisen die das Untersuchungsgebiet tangierenden Straßenbahnlinien 2 bis 4 auf.
- Ebenfalls hohe Fahrgastaufkommen weisen die Buslinien des Hauptnetzes 10, 12, 15 und 16 auf sowie die Linie 13, die allerdings nicht das Stadtzentrum erschließt.
- Die Straßenbahnlinie 1 hat insgesamt das geringste Fahrgastaufkommen unter den Straßenbahnlinien.

Aufgrund fehlender Angaben von Ein- und Aussteigern an den Haltestellen des Untersuchungsgebiets, kann nicht auf die Entwicklung der Ein- und Aussteigerzahlen eingegangen werden. Insgesamt wird im NVP bilanziert, dass eine zunehmende Stabilisierung der Fahrgastzahlen nach dem Nachfragerückgang der zurückliegenden Jahre durch eine maßvolle Angebotsverbesserung unterstützt werden sollte.

4.3.4 ÖPNV | Stärken und Schwächen

Tabelle 4-8 Stärken und Schwächen | ÖPNV

Stärken	Schwächen
+ Verknüpfungspunkte und Anschlussbildung Es existieren derzeit zwei zentrale Verknüpfungspunkte (Stadthalle u. Stadtpromenade) zur Erschließung der umliegenden Gebiete. Nach dem im November 2019 erfolgten Abschluss der Bauarbeiten für den neuen Verkehrsknoten am Hauptbahnhof wurde die Anbindung an den Regional- und Fernverkehr (DB / ODEG) verbessert.	- Taktdichte und Netzabdeckung Nicht alle Linien verkehren an sieben Tagen in der Woche. Für die Hst. Altmarkt und Sandower Brücke ist die Bedienhäufigkeit in der HVZ nicht ausreichend, um die Ziele des NVP zu erfüllen (15-Min-Takt). Die vollständige Netzabdeckung (Einzugsbereiche der Haltestellen) ist hingegen im gesamten Altstadtbereich gegeben.
+ Barrierefreiheit der Straßenbahnhaltestellen Nahezu jede Haltestelle im Stadtgebiet befindet sich in einem barrierefreien Zustand (96%). Der Zugang zum ÖV wird dadurch für mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert	- Barrierefreiheit der Bushaltestellen Nur ca. 60% aller Bushaltestellen im Stadtgebiet befindet sich in einem barrierefreien Zustand. Der Zugang zum ÖV wird hierdurch für mobilitätseingeschränkte Personen eingeschränkt / erschwert. Zudem befinden sich einige Haltestellen in einem sanierungsbedürftigen Zustand.
+ Barrierefreiheit der Busfahrzeuge Der Fuhrpark besteht vollständig aus Niederflerbussen und ist dementsprechend barrierefrei.	- Alter des Straßenbahnfuhrparks Der Fuhrpark besteht derzeit aus über 30 Jahre alten, modernisierten Tatra KTNF6 Gelenktriebwagen mit Niederflurmittelteil. Ab 2020 sollen 7 (+ 13 optionale) Neufahrzeuge mit einem Niederfluranteil von 70 % angeschafft werden. Eine Angebotsausweitung (z.B. im Bereich Altmarkt - Sandow) ist auf dieser Grundlage nur bei Beibehaltung des Tatra-Bestands möglich.

4.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr wird grundsätzlich nach fließendem und ruhendem Verkehr unterschieden. Zur Beurteilung des fließenden Verkehrs soll zuerst eine Analyse vorhandener Daten zu bestehenden Verkehrsstärken an den wichtigsten Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet erfolgen. Auf Grundlage dieser Zählungen sowie der Erkenntnisse der Ortsbesichtigung wird anschließend eine Analyse der verkehrlichen Situation des MIV sowie des bestehenden Verkehrsnetzes durchgeführt.

4.4.1 Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet

Die Stadt Cottbus/Chósebuz konnte für die weitere Bearbeitung hochgerechnete DTV-Werte¹⁵ sowie Schwerverkehrsanteile für ausgewählte Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet zur Verfügung stellen. Diese basieren auf Verkehrserhebungen aus dem Zeitraum zwischen 2011 und 2018. Die betreffenden Knotenpunkte sowie die entsprechenden DTV-Zahlen sind aus der nachfolgenden Abbildung 4-30 ersichtlich.

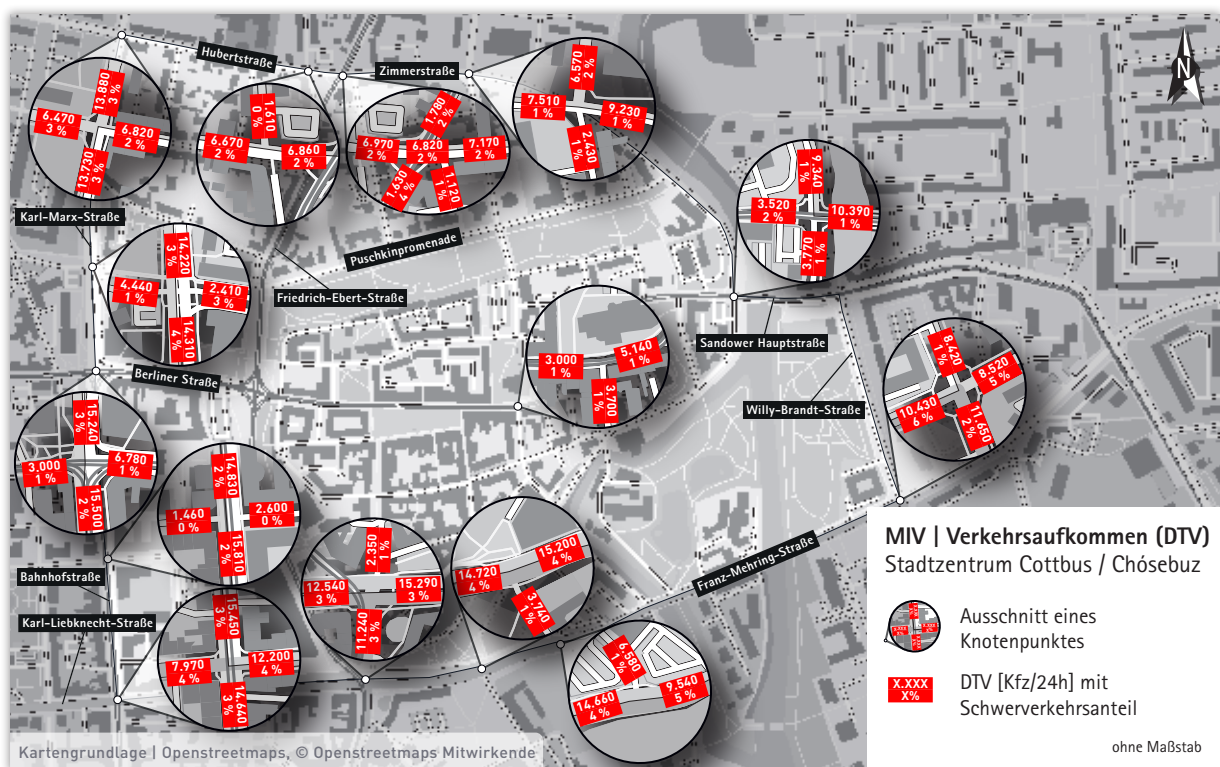


Abbildung 4-30 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) im Untersuchungsgebiet

Insgesamt ist festzustellen, dass die vorhandene Infrastruktur die Verkehrsmengen des MIV innerhalb des Untersuchungsgebiets grundsätzlich abwickeln kann und dementsprechend hinreichend dimensioniert ist. Vor allem im nördlichen Bereich, z. B. auf der Friedrich-Ebert-Straße oder der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße, ist die Auslastung gemessen an der Straßenkapazität relativ gering.

¹⁵ durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

Dies gilt auch für den die Altstadt in Ost-West-Richtung durchlaufenden Straßenzug Berliner Straße – Sandower Straße mit ca. 3.000 – 5.000 Kfz/ 24h. Größere Verkehrsmengen mit einem DTV von mehr als 10.000 Kfz/ 24h weisen hingegen die Bahnhofstraße sowie die Franz-Mehring-Straße / Karl-Liebnecht-Straße auf. Insbesondere die Franz-Mehring-Straße / Karl-Liebnecht-Straße verfügen in Hinblick auf den vorhandenen Straßenquerschnitt mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung jedoch noch über Kapazitätsreserven. Daraus kann gefolgert werden, dass eine Verkehrsverlagerung zu Lasten des Straßenrings sowie zugunsten einer Minderung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt grundsätzlich möglich ist.

Der Schwerverkehrsanteil ist im Untersuchungsgebiet mit max. 6 % relativ gering. Insbesondere innerhalb der Altstadt ist er mit weniger als 2 % zu vernachlässigen. Nur entlang der als Landstraßen klassifizierten westlichen Tangente (Bahnhofstraße/Karl-Marx-Straße) sowie der südlichen Tangente (Franz-Mehring-Straße/Karl-Liebnecht-Straße) liegt ein Schwerverkehrsanteile von über 2 % vor.

4.4.2 Qualität des Straßennetzes

Eine hohe Qualität des Straßennetzes zeichnet sich durch einen guten baulichen Zustand der Straßen, eine leistungsfähige Abwicklung sowie eine ausreichende Dimensionierung aus; gleichzeitig sind die einzelnen Nutzungsansprüche des öffentlichen Straßenraums zu beachten. Die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander sowie im Zusammenspiel mit den Umfeldnutzungen sollte bei der Gestaltung des innerstädtischen Stadtstraßenbereichs ein Hauptziel sein, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einschließt.

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurden vereinzelte Mängel der Straßenqualität festgestellt. An den Knotenpunkten Willy-Brandt-Straße / Sandower Hauptstraße sowie Karl-Marx-Straße / Hubertstraße sind die Fahrbahnen von Spurrillen durchzogen (vgl. Abbildung 4-30). Zudem ist der Zustand des Pflasterbelags im Bereich Altmarkt / Sandower Straße mangelhaft.



Abbildung 4-31 Fahrbahndefizite: Spurrillen (Karl-Marx-Straße) und mangelhafter Pflasterbelag (Berliner Straße)

4.4.3 Verkehrsrechtliche Anordnungen

Die Befahrbarkeit des Untersuchungsgebiets wird durch verkehrsrechtlichen Anordnungen gesteuert bzw. teilweise eingeschränkt. Dies umfasst u. a. die Absenkung der ortsüblichen Geschwindigkeit (Tempo 30 km/h statt 50 km/h); das Untersagen von Abbiegebeziehungen durch entsprechende Beschilderung (z. B. in Form von Einbahnstraßen) sowie die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit, Parkverbot).

Im Untersuchungsgebiet ist überwiegend eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Es gibt abschnittsweise Anordnungen von »Tempo 30« und von »Tempo 30-Zonen«. (vgl. Abbildung 4-32).

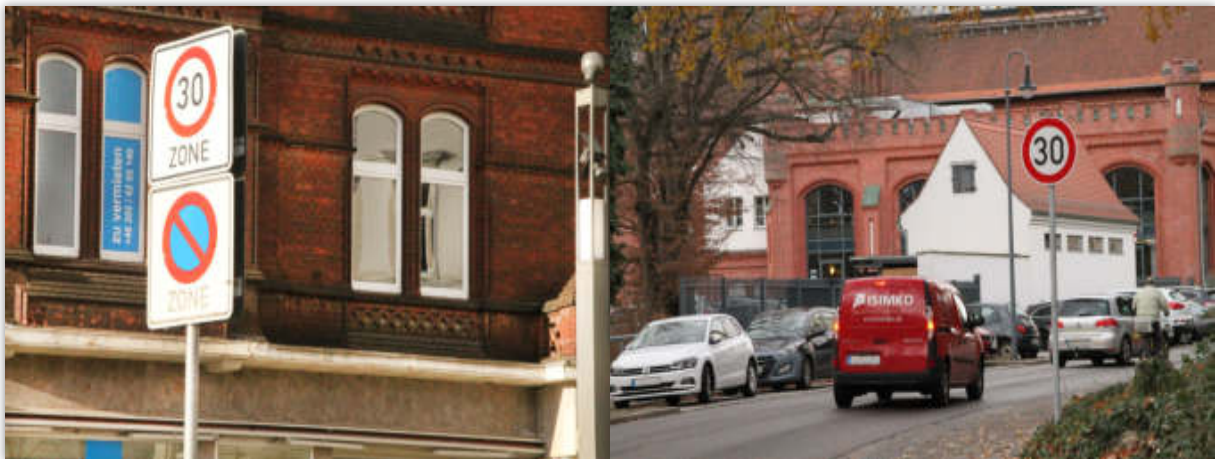


Abbildung 4-32 Tempo 30 Zone (Spremlberger Straße) und Tempo 30 Schild (Am Spreeufer)

Auch gibt es vereinzelte Straßenabschnitte, welche mit max. »Tempo 20« befahren werden dürfen:

- die Burgstraße im Süden
- die Berliner Straße am Altmarkt
- die Friedrich-Ebert-Straße im Norden (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

Nicht jede Straße im Untersuchungsgebiet kann in beide Richtungen befahren werden. Im Bereich des Haltestellenknotenpunktes Stadthalle sowie westlich der Friedrich-Ebert-Straße sind mehrere Straßen als Einbahnstraße ausgewiesen; zudem gibt es weitere Einbahnstraßen im Norden (Annenstraße, Louis-Braille-Straße, Brandenburger Platz).

Die Zufahrt zum Stadtzentrum vom Straßenring ist mit einer Ausnahme uneingeschränkt möglich; am Knotenpunkt Am Spreeufer/ Sandower Straße/ Sandower Hauptstraße ist aus südlicher Richtung kommend eine Einfahrt in die Sandower Straße nicht erlaubt. Zudem ist das Linksabbiegen von der Puschkinpromenade in die Friedrich-Ebert-Straße verboten. Im Rahmen der durchgeführten

Ortsbesichtigung wurden jedoch gleich mehrere Verstöße gegen dies Verbot beobachtet, so dass die Wirksamkeit dieser Einschränkung unter den gegenwärtigen Bedingungen infrage zu stellen ist.

4.4.4 Mobilitätsdienstleistungen (MIV)

Mobilitätsdienstleistungen sind zusätzliche Verkehrsangebote, welche die klassische Verkehrsinfrastruktur ergänzen sollen. Mobilitätsdienstleistungen können bei allen Verkehrsträgern angeboten werden. Im Bereich des MIV zählen hierzu u. a. Systeme zur Organisation von Mitfahrgelegenheiten, Fahrzeugleih- bzw. -mietsysteme (Sharing-Angebote) oder auch die Bereitstellung einer adäquaten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

In der Altstadt werden diese Mobilitätsdienstleistungen für den MIV bisher nur in geringem Umfang angeboten. Carsharing-Angebote existieren derzeit keine; die nächstgelegene Möglichkeit hierfür bietet sich am Hauptbahnhof. Wie in der nachfolgenden Abbildung 4-33 dargestellt, befinden sich zwei Ladestationen für E-Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet und eine östlich der Willy-Brandt-Straße.

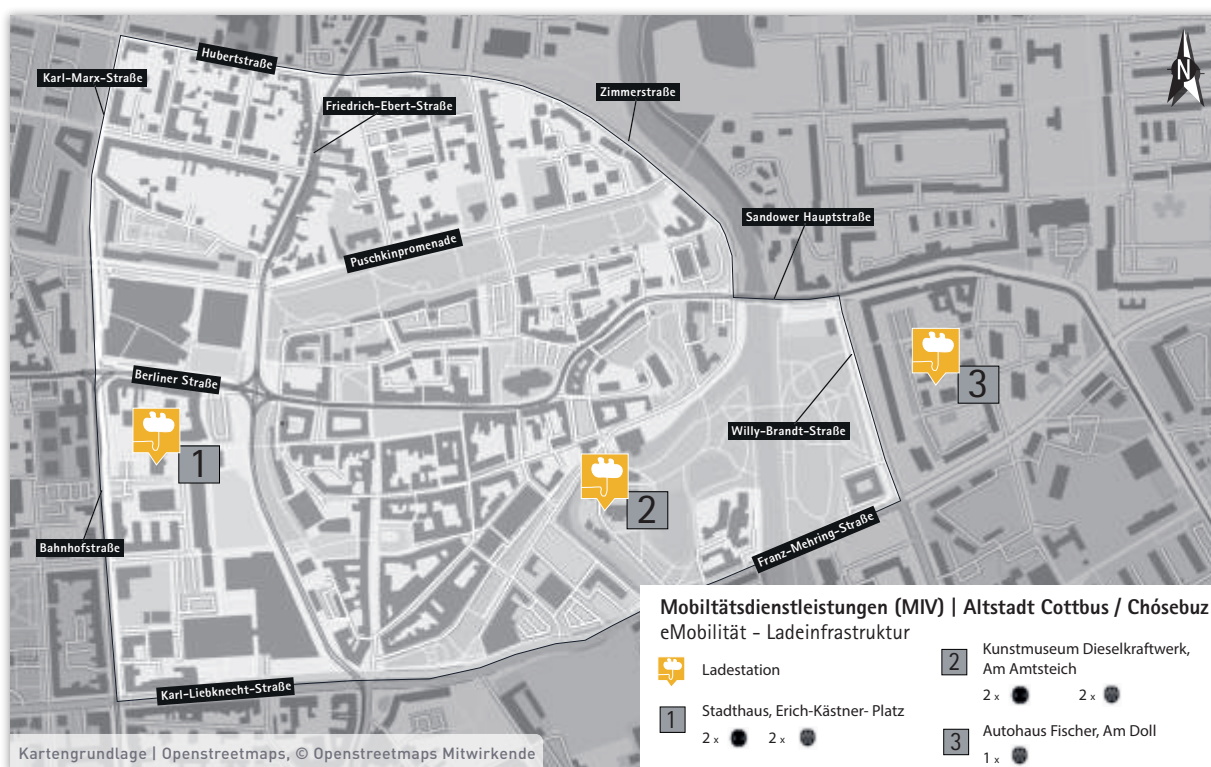


Abbildung 4-33 Mobilitätsdienstleistungen (MIV) | Altstadt Cottbus/Chósebuzz

4.4.5 Ruhender Verkehr (MIV)

Anlagen des ruhenden Verkehrs umfassen sowohl Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum, öffentlich zugängliche Parkplätze und Parkbauten als auch private Parkflächen und Bauten. Allgemein gilt, dass überall dort frei geparkt werden darf, wo dies nicht durch generelle Verbote des Straßenverkehrsrechts ausgeschlossen ist oder das Parken durch entsprechende Schilder untersagt wird. Die Rechtsgrundlagen für den Bau von Parkanlagen sind im Bauplanungsrecht, Bauordnungsrecht und im Straßenverkehrsrecht enthalten.

Struktur des Parkraumangebots / Parkraumgestaltung

Die Cottbuser Innenstadt bietet auf den ersten Blick eine Vielzahl von Abstellmöglichkeiten für den MIV, wobei sich die Vielzahl nicht nur auf die Anzahl der Stellplätze, sondern auch auf die Art der Bewirtschaftung sowie die bauliche Anordnung bezieht. Zudem verfügt die Cottbuser Innenstadt über viele Stellplätze auf privatem Grund; so sind in vielen Innenhöfen Parkflächen vorzufinden, für welche eine entsprechende Anbindung an das öffentliche Straßennetz vorhanden sein muss. Insgesamt ergibt sich daraus ein relativ diffuses Bild, das sich insbesondere für Ortsunkundige unübersichtlich und fragmentiert darstellt.

Das vorhandene Parkleitsystem in der Innenstadt hat Verbesserungspotential, die Wegweisung ist nicht hinreichend für den Verkehrsteilnehmer dargestellt. Er bekommt immer nur einen derzeitigen Stand der Situation; Verweise auf weitere Parkmöglichkeiten werden nicht mit angegeben (vgl. Abbildung 4-34, rechts).

Zudem ist die Parkraumgestaltung im öffentlichen Raum nicht überall optimal gelöst. Hier ist insbesondere die Friedrich-Ebert-Straße zu nennen, bei der zulasten der allgemeinen Aufenthaltsqualität in einer Straße mit erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen sowie gastronomischen Einrichtungen einzelne Stellplätze abmarkiert sind (vgl. Abbildung 4-34, links).



Abbildung 4-34 Straßenraum Friedrich-Ebert-Straße | Parkleitroute an der Zimmerstraße

Bewohnerparken

Cottbus/Chósebuz unterteilt die zentrumsnahen Stadtgebiete in verschiedene Bewohnerparkzonen. Die Bewohnerparkzonen 2 und 4 liegen im Untersuchungsgebiet (vgl. Abbildung 4-35). Insgesamt sind Bewohnerparkflächen zahlreich und nahezu flächendeckend vorhanden; diese sind mitunter einzeln abmarkiert bzw. mit einer entsprechenden Beschilderung versehen, was in einer Vielzahl an Schildern resultiert. Die Auslastung von Bewohnern genutzten Stellplätzen ist durchgehend hoch.

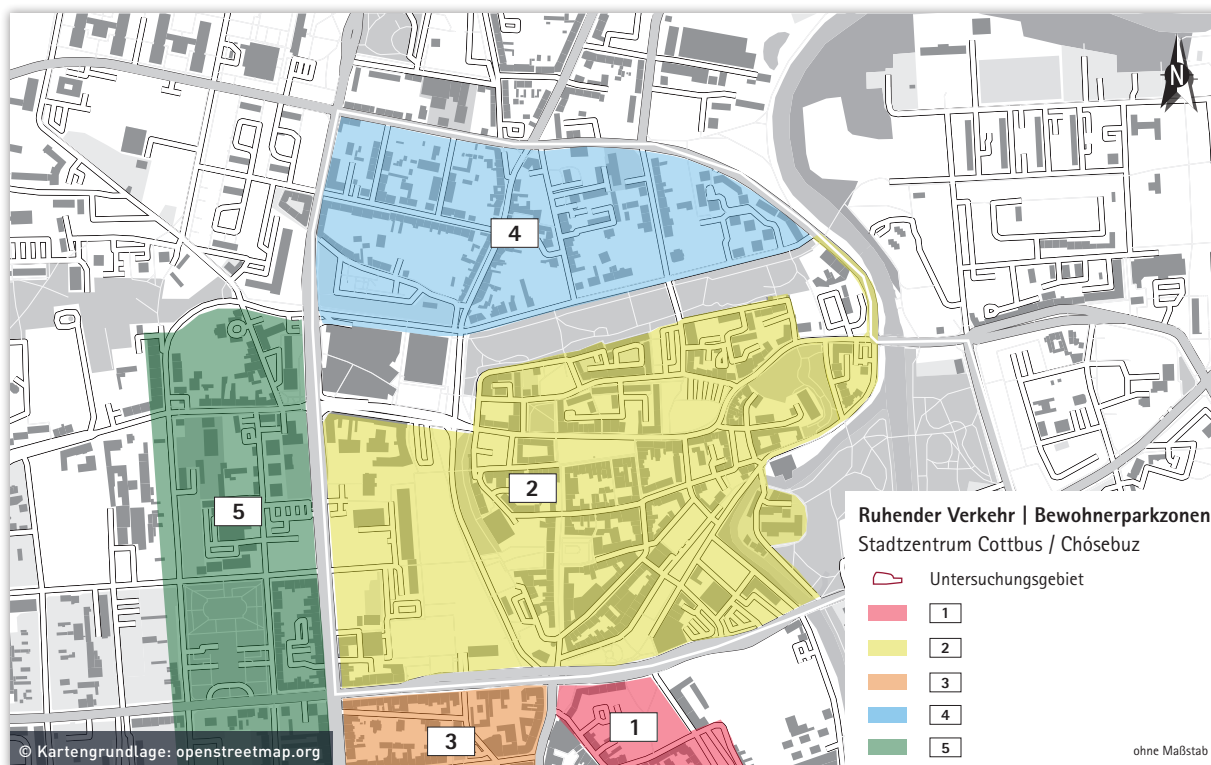


Abbildung 4-35 Bewohnerparkzonen | Stadtzentrum Cottbus/Chósebuz

Parkhäuser | Situation und Auslastung

Im Untersuchungsgebiet gibt es sieben Parkhäuser. In nahezu allen Parkhäusern sind Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen vorgehalten. Auch Frauenparkplätze sind bei einigen, jedoch nicht bei allen Parkhäusern vorhanden. Andere Nutzer spezifischer Stellplatzangebote, wie z. B. für Paketabholer, sind nur im Zusammenhang mit größeren Einkaufsmöglichkeiten anzutreffen. Die meisten Parkhäuser haben ganztägig geöffnet. Die Preisspanne der Parkhäuser für eine Stunde Parken liegt bei 0,50 bis zu 1,50 Euro. Ansonsten sind die Ausstattungsmerkmale der einzelnen Parkhäuser sehr unterschiedlich. Dies gilt sowohl für sicherheitstechnische Aspekte (z. B. Videoüberwachung) als auch für die Ausstattung (z. B. Beleuchtung). Bei der Ortsbesichtigung fiel ein teilweiser schlechter Allgemeinzustand der Parkhäuser auf.

Die Anzahl der Stellplätze in den Parkhäusern, nutzerspezifische Stellplätze sowie Informationen zu Öffnungszeiten, Preisen und Merkmalen sind in nachfolgender Tabelle 4-9 aufgelistet. Eine räumliche Vorortung der Standorte der Parkhäuser sowie die Kosten für die Nutzung in Gegenüberstellung zum ÖPNV sind in Abbildung 4-36 dargestellt.

Tabelle 4-9 Parkhäuser im Stadtzentrum Cottbus/Chóšebuz | Kennzahlen¹⁶

Parkhäuser	SP-Kapazität	Nutzerspezifische SP	Öffnungszeiten	Preise	Merkmale
Neustädter Platz	330	Behinderten-SP: 22 SP für Frauen: 108	24/7	1 Stunde.. 1,00 € zus. Stunde.. 1,00 € 24 Stunden.. 6,00 € Monat.. 45,00 €	max. Höhe: 2,00 m Bewacht Beleuchtung Aufzug Toiletten
Schloßkirchplatz/ Sorat	105		24/7	1 Stunde.. 1,00 € 24 Stunden.. 9,00 €	max. Höhe: 2,00 m Beleuchtet
Galeria Kaufhof	167	Behinderten-SP: 4 Paketabholer-SP: 2	Mo-Sa 09:30 - 20:00	30 min.. 0,70 € 1 Stunde.. 1,40 € Max. .. 13,00 €	max. Höhe: 3,80 m SP für Motorräder Beleuchtung
Bleichen Carre	465	Behinderten-SP: 23 SP für Frauen Eltern & Kindplätze	24/7	1 Stunde.. 1,50 € 24 Stunden.. 13,00 € Kunden: 6 Stunde.. 3,00 € zus. Stunde.. 1,50 € 24 Stunden.. 13,00 €	max. Höhe: 2,00 m Bewacht Beleuchtung Aufzug Toilette
City-Parkhaus	329	Behinderten-SP: 6	24/7	30 min.. 0,50 € 1 Stunde.. 1,00 € Woche.. 25,00 € 2 Wochen.. 35,00 € Jahr.. 450,00 € Monat.. 45,00 €	max. Höhe: 2,00 m Beleuchtung
Spree Galerie	650	Behinderten-SP: 4 SP für Frauen: 25	24/7	1 Stunde.. 1,00 € Max. . 10,00 € Monat..50,00 €	max. Höhe: 2,10 m Bewacht Beleuchtung
Spreeparkhaus	111	Behinderten-SP	Mo -So 06:00 - 00:00	1 Stunde.. 0,50 € Max. . 3,00 €	max. Höhe: 1,90 m Beleuchtung

16 Quellen: Stadt Cottbus/Chóšebuz, Parkopedia (<https://www.parkopedia.de>) sowie Webseiten der jeweiligen Parkhausbetreiber

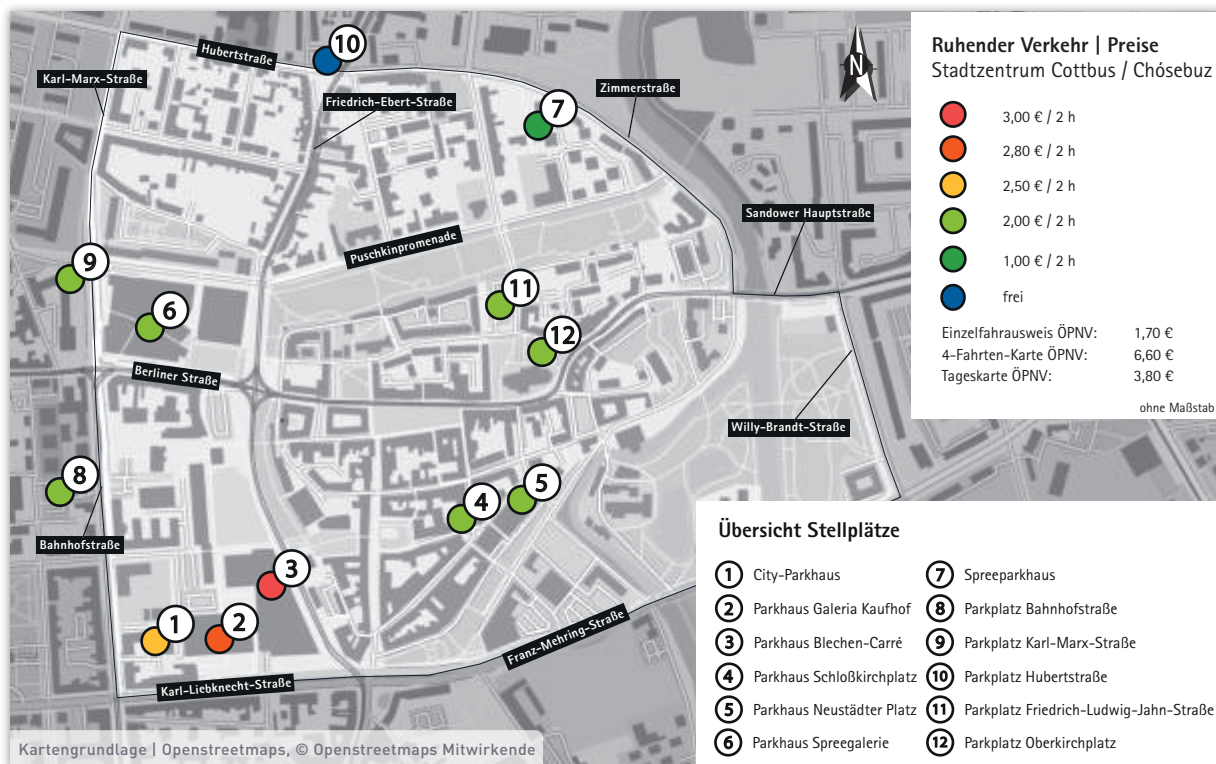


Abbildung 4-36 Übersicht über Preise und Lage von Stellplätzen im Stadtzentrum

4.4.6 Engpass- und Defizitanalyse

Mögliche Engpässe sowie verkehrliche Defizite sollen im Folgenden für die unterschiedlichen Nutzungsperspektiven des MIV - Anwohnerverkehr, Besucherverkehr sowie Wirtschafts- und Lieferverkehr - analysiert werden.

Anwohnerverkehr

Grundsätzlich haben alle Anwohner der Altstadtbereiche die Möglichkeit, ihren Wohnort mit dem Pkw schnell und direkt zu erreichen bzw. diesen in unmittelbarer Nähe abzustellen. Nur in den Fußgängerzonen (Zeichen 242 nach StVO) der Innenstadt ist die Befahrung für den allgemeinen Pkw-Verkehr untersagt.

Das Parkraumangebot für den Anwohnerverkehr umfasst:

- Bewohnerparkplätze¹⁷,
- freie Stellplätze sowie
- Zeitparken mit und ohne Gebühr,

¹⁷ siehe dazu Abbildung 4-35 Bewohnerparkzonen

die für Bewohner mit ausgewiesen sind. Im Untersuchungsgebiet existieren mehrere Bewohnerparkzonen. Es ist darauf zu achten, dass sich das Parkraumangebot für den Anwohnerverkehr an den Zonen orientiert. Das zur Verfügung stehende Parkraumangebot für die Anwohner reicht nicht aus und wird durch privatwirtschaftliche Parkraumangebote ergänzt.

Besucherverkehr

Die Befahrbarkeit auf den für den Allgemeinverkehr freigegebenen Straßen im Stadtzentrum ist für Besucher uneingeschränkt gegeben, d. h. es gibt keine Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet, die ausschließlich für Anwohner- oder Lieferverkehr freigegeben sind. Der Straßenring bietet ausreichende Zufahrtsmöglichkeiten zur Altstadt. Für Besucher existiert entlang des Straßenrings eine Parkleitroute mit quantitativen Informationen über die jeweils freien Stellplätze. Übersichtstafeln mit Standorten und freien Stellplätzen aller zentralen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet wären für eine bessere Übersicht jedoch wünschenswert. Auch ausbaufähig ist die Wegweisung zu den wichtigsten touristischen Anlaufpunkten im Stadtzentrum.

Wirtschaftsverkehr

Die Befahrbarkeit der Straßen im Untersuchungsgebiet ist für den Wirtschaftsverkehr umfassend gegeben. In den Fußgängerzonen (Zeichen 242 nach StVO) der Innenstadt ist die Befahrung für den allgemeinen Pkw-Verkehr zwar untersagt, dem Lieferverkehr werden hier jedoch teilweise Sonderrechte (Zusatzzeichen 1026 - 30 nach StVO) eingeräumt, was eine temporäre Befahrung ermöglicht. Hierzu zählen z. B. die Fußgängerzonen in der Spremberger Straße sowie am Altmarkt (vgl. Abbildung 4-37).

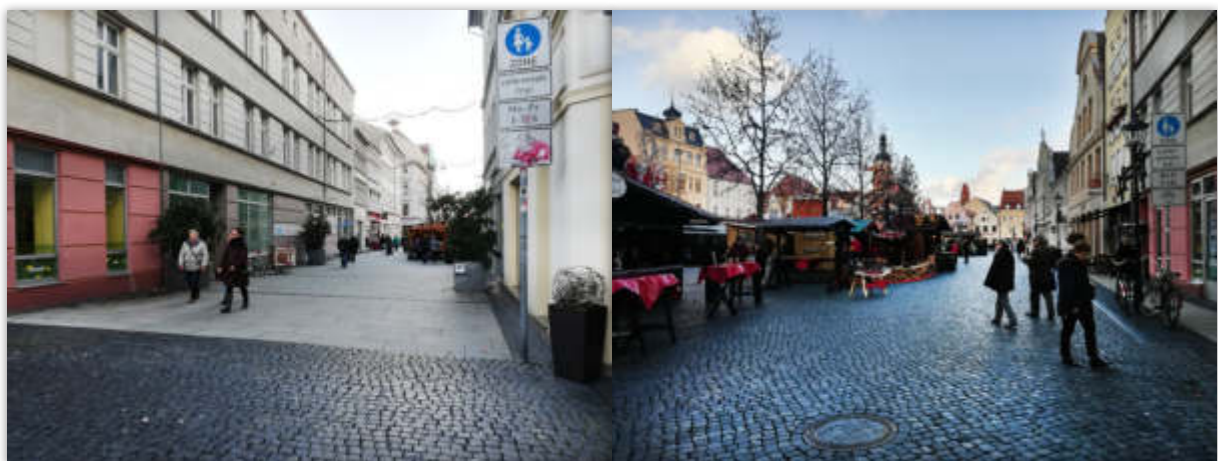


Abbildung 4-37 Fußgängerzone mit Zusatzzeichen »Lieferverkehr frei« (Spremberger Straße | Altmarkt)

Die großen Einkaufszentren und öffentliche Gebäude (z. B. Galeria Kaufhof, Technisches Rathaus) besitzen zumeist eine eigens dafür vorgesehenen Lieferzone, welche vom Hauptstraßennetz im unmittelbaren Umfeld direkt angefahren werden kann.

In den meisten Straßen des Nebenstraßennetzes, aber auch entlang von Hauptstraßen, existieren keine Lieferzonen. Hier wird häufig im Straßenraum oder den nicht dafür bemessenem Parkstreifen im Seitenraum geparkt, um eine direkte Belieferung bis zur Haustür zu ermöglichen. Dies führt zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr des nicht-motorisierten Verkehrs, ist aber auch für den allgemeinen Verkehrsfluss hinderlich (vgl. Abbildung 4-38).



Abbildung 4-38 Beeinflussung durch Lieferverkehr Puschkinpromenade | Karl-Marx-Str.

4.4.7 MIV | Stärken und Schwächen

Tabelle 4-10 Stärken und Schwächen | MIV

Stärken		Schwächen	
+	Verkehrsberuhigung (Tempolimit) Die Geschwindigkeit ist nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet bereits auf 30 km/h, teilweise auf 20 km/h beschränkt. Auch auf Hauptverkehrsstraßen liegen abschnittsweise Tempolimits vor.	-	Unübersichtliches Erschließungssystem Die Altstadt weist eine große Anzahl an verschiedenen Straßenquerschnitten, Regelungen zu Einbahnstraßen und Beschränkungen für den Allgemeinverkehr auf, welche insbesondere für Besucher nicht intuitiv sind. Eine systematische Straßenhierarchisierung zur Bevorrechtigung von MIV, Radverkehr oder ÖPNV fehlt.
+	Parkraumangebot (Anzahl der Stellplätze) Die Altstadt weist eine große Anzahl an Stellplätzen auf, welche über das Untersuchungsgebiet verteilt ist. Zudem bestehen Rand der Altstadt mehrere Parkhäuser mit zusätzlichem Parkraumangebot.	-	Durchgangsverkehr Eine effektive Unterbindung des Durchgangsverkehrs findet nicht statt.
+	Bewirtschaftung des Parkraumangebots / Bewohnerparkzonen Nahezu das gesamte Stellplatzangebot der Altstadt ist bewirtschaftet. Die Altstadt ist zudem in Bewohnerparkzonen eingeteilt, welche von Anwohnern mit entsprechenden Parkausweisen kostengünstig genutzt werden können.	-	Fahrbahnbelag In der Altstadt besteht die Fahrbahn vieler Straßenabschnitte aus Kopfsteinpflaster. Dies beeinträchtigt die Befahrbarkeit und erhöht die Lärmemissionen des Verkehrs.
		-	Mangelhaftes Parkleitsystem Das vorhandene Parkleitsystem zeigt lediglich die jeweils nächste Option und ggf. noch die Anzahl der verfügbaren Stellplätze an. Eine dynamische Echtzeitanzeige der Auslastung und somit aktive Steuerung der Parkraumnachfrage fehlt. Eine Gesamtübersicht zur Orientierung sowie eine Verortung der jeweiligen Parkmöglichkeiten steht Besuchern nicht zur Verfügung.
		-	Art der Bewirtschaftung des Parkraumangebots Die Mehrheit der vorhandenen Bewohnerstellplätze können ebenfalls von Besuchern genutzt werden. Aus dieser Mischnutzung ergibt sich eine mangelnde Transparenz sowie eine Überbelegung der eigentlich vorrangig für Bewohner vorgesehenen Stellplätze.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung (Stufe 2)

Mit dem Ziel einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung sowie der Beteiligung der in der Altstadt ansässigen Gewerbetreibenden wurde im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts bereits zu einem frühen Bearbeitungszeitpunkt ein mehrstufiges Verfahren durchgeführt. Hierzu wurden in einer ersten Stufe zwei separate Fragebögen mit themenspezifischen Fragen erstellt. Deren Umfang und Inhalt werden nachfolgend näher erläutert. In einer zweiten Stufe wurde im Anschluss ein öffentlicher Bürger-Workshop durchgeführt.

5.1 Fragebogen-Verfahren (BürgerInnen)

In der ersten Stufe wurde zunächst ein Fragebogen für die BürgerInnen der Stadt Cottbus/Chósebus mit 22 Fragen erarbeitet (siehe Anlage 1). Dieser beinhaltete verschiedene Fragestellungen, die aus Nutzersicht (d. h. aus Sicht der BürgerInnen der Stadt Cottbus/Chósebus) relevant für die Bewertung der Bestandssituation in der Cottbuser Altstadt sind. Beispielhafte Fragestellungen sind:

- Welches Verkehrsmittel nutzen Sie für Ihre täglichen Wege?
- Wie beurteilen Sie die Qualität der Radwege? Gibt es bauliche Defizite? Wenn ja, wo?
- Wie bewerten Sie das ÖPNV-Angebot insgesamt? Wo sehen Sie Verbesserungspotentiale in Hinblick auf Taktzeiten und Bedienungszeiträume?

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde anschließend im Rahmen der Cottbuser Lokalpresse öffentlich bekannt gegeben. Die Bürgerbefragung fand dabei digital über das Umfrage-Tool »Survey-Monkey« statt. Zudem wurden ausgedruckte Papierexemplare parallel im Gebäude der Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus ausgelegt, um auch Personen, welche nicht online am Verfahren teilnehmen konnten, die Teilnahme zu ermöglichen.

Insgesamt nahmen während des Erhebungszeitraums (01. Februar 2019 bis zum 31. März 2019) 514 Personen an der Befragung teil. Die Ergebnisse des BürgerInnen-Fragebogens wurden im Nachgang auf der Webseite der Stadt Cottbus/Chósebus veröffentlicht, so dass alle BürgerInnen die Möglichkeit haben, die Ergebnisse in Erfahrung zu bringen. Alle Ergebnisse sind dem vorliegenden Mobilitätskonzept angehängt (Anlage 1). Die wesentlichen Erkenntnisse sind nachfolgend dargestellt:

- Die Altstadt wird stark und aus verschiedenen Gründen frequentiert; etwa zwei Drittel der Befragten sind häufig (mindestens dreimal pro Woche) vor Ort, insbesondere für Alltagseinkäufe und aus beruflichen Gründen, aber auch zum Shoppen oder zu kulturellen Zwecken.

- Fuß- und Radverkehr sind die häufigsten Verkehrsmittel, um die Altstadt zu erreichen (ca. 70 % nutzen diese regelmäßig); ÖPNV und Pkw werden von ca. 40 % der Befragten (sehr) häufig genutzt, wobei der ÖPNV insbesondere viele Gelegenheitsnutzer aufweist. Eine geringe Rolle spielen eBikes / Pedelecs sowie Motorräder.
- Die Erreichbarkeit der Altstadt wird insbesondere zu Fuß (knapp 80 %), per Fahrrad und ÖPNV (jeweils knapp 60 %) als gut bzw. sehr gut eingeschätzt. Die Erreichbarkeit per Pkw wird ebenfalls überwiegend (sehr) gut bewertet (knapp 40 %), 22 % schätzen diese dagegen schlecht bzw. sehr schlecht ein.
- Folgendes Verbesserungspotential, die jeweiligen Verkehrsmittel des Umweltverbundes betreffend, werden von den Befragten am häufigsten genannt:
 - ÖPNV: häufigere Abfahrten, bessere Ausstattung der Haltestellen, bessere Fahrgastinformationen
 - Radverkehr: dichteres Radwegenetz in der Altstadt, bessere bauliche Qualität, bessere Ausschilderung, bessere Wegweisung und Informationsangebot, mehr Radabstellanlagen sowie verbesserte Ausstattung und baulicher Zustand der vorhandenen Anlagen
 - Fußverkehr: besserer Zustand vorhandener Gehwege, Absenkung von Bordsteinen zur Schaffung barrierefreier Wegeketten, höhere Aufenthaltsqualität und mehr Grünflächen
- hohe Zustimmungsraten (stimme überwiegend / vollkommen zu) für die Ausweitung von Fußgängerzonen (56 %), eine Sperrung des Altmarkts für den Kfz-Verkehr (61 %) und Tempo 20 in der Berliner Straße (57 %)

5.2 Fragebogen-Verfahren (Gewerbetreibende)

Zeitgleich wurde ebenfalls ein Fragebogen mit 13 themenspezifischen Fragen für die Gewerbetreibenden im Bereich der Altstadt erarbeitet. Themenschwerpunkte waren hierbei zum einen die Anlieferung des Betriebs sowie zum anderen das Anreiseverhalten der Kundschaft.

Dieser Fragebogen wurde anschließend von Seiten der Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus an ausgewählte Gewerbetreibende weitergeleitet. Der Erhebungszeitraum war ebenfalls vom 01. Februar 2019 bis zum 31. März 2019. Dabei wurden insgesamt über 30 Gewerbetreibende angeschrieben. Im Rücklauf wurden jedoch lediglich elf Fragebögen erhalten. Auch wenn die Aussagen dementsprechend kein repräsentatives Stimmungsbild ergeben, sollen die wesentlichen Aspekte nachfolgend skizziert werden:

- Anlieferungen erfolgen bei sechs Händlern mehrfach täglich, bei drei Händlern täglich und bei den anderen mindestens wöchentlich; diese erfolgen in der Regel zwischen 10 und 16 Uhr und werden überwiegend von Paketdienstleistern und

Speditionen, aber auch Großhändlern oder Handelsvertretern mittels Transportern, und Lkw (< 18t) in der Straße vor dem jeweiligen Geschäft vorgenommen.

- Auslieferungen werden von ca. der Hälfte der Geschäfte angeboten, wobei jeweils wiederum die Hälfte der Auslieferungen innerhalb der Altstadt bzw. in der Gesamtstadt Cottbus und zu zwei Drittel per Transporter erfolgen. 70 % der Befragten können sich nicht vorstellen, an einem zentral organisierten Lieferservice zur Auslieferung von Waren teilzunehmen.
- Acht Händler schätzen, dass Kunden zu 50 % mit dem Pkw ankommen, drei weitere Händler geben diesen Wert zwischen 25–50% an. Die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird jeweils ungefähr gleich (niedrig) eingestuft. Hier werden deutliche Unterschiede in der Einschätzung zwischen Gewerbetreibenden und Kunden der Altstadt sichtbar (siehe Ergebnisse der Bürgerbefragung)
- Die Anzahl der vorhandenen Pkw-Stellplätze für Kunden wird mehrheitlich als (zu) gering eingestuft, die Anzahl der vorhandenen Radabstellanlagen als ausreichend. Auch hier werden große Unterschiede in der Wahrnehmung zwischen Gewerbetreibenden und Kunden deutlich.
- Ca. 70 % der teilnehmenden Geschäfte sind nicht barrierefrei erreichbar, was vorrangig an den Gegebenheiten in den Geschäften begründet ist.

Alle Ergebnisse der Befragung von Gewerbetreibenden sind in Anlage 2 zu finden.

5.3 Bürger-Workshop

In der zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Anschluss an das Fragebogen-Verfahren ein interaktiver Bürger-Workshop durchgeführt. Dieser fand am 08. April 2019 im Ratssaal im Stadthaus Cottbus/Chósebus statt. Interessierte BürgerInnen waren eingeladen, in zwangloser Runde weitere Anregungen, welche über das Fragebogen-Verfahren hinaus gingen, einzubringen sowie an ergebnisoffenen Diskussionen in Kleingruppen teilzunehmen. Von dieser Möglichkeit nahmen ca. 60 BürgerInnen Gebrauch (siehe Abbildung 5-1 und Anlage 3).



Abbildung 5-1 Impression aus der Veranstaltung des Bürger-Workshops¹⁸

Zu Beginn erfolgte eine einführende Präsentation zur Darstellung des derzeitigen Arbeitsstandes sowie zum bisherigen Vorgehen der Bürgerbeteiligung mittels des Fragebogen-Verfahrens. In diesem Rahmen wurden auch ausgewählte Erkenntnisse aus der Bürgerbefragung präsentiert.

Nach Hinweisen zum weiteren Ablauf der Veranstaltung wurden die Teilnehmer per Losverfahren in Kleingruppen eingeteilt, welche sich anschließend jeweils einem thematischen Handlungsschwerpunkt (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV & MIV) widmeten. In den Kleingruppen selbst war jeweils ein Moderator sowie ein Experte zum jeweiligen Themenschwerpunkt anwesend. Anschließend wurden die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung diskutiert und zusätzliche Anregungen, Hinweise und Verbesserungsvorschläge der Teilnehmer aufgenommen. Nach Abschluss der ca. 60-minütigen Arbeit in den Kleingruppen wurden die im Rahmen der Kleingruppendiskussion geäußerten Hinweise und Vorschläge schriftlich erfasst und anschließend von den jeweiligen Moderatoren der Kleingruppen vorgestellt. Darüber hinaus gab es mittels ausgelegter Vordrucke die Möglichkeit, schriftlich Fragen, Anregungen und Maßnahmen zu sämtlichen Themenschwerpunkten zu äußern, wovon ebenfalls reichlich Gebrauch gemacht wurde. Folgende Handlungsschwerpunkte wurden dabei u.a. identifiziert:

- Fußverkehr
 - Bestehende Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu vermeiden.
 - Die Erweiterung der Fußgängerzonen wird positiv gesehen.

¹⁸ Quelle: eigene Aufnahme

- Vorhandene Mängel in der Gehwegqualität sind zu beseitigen und für eine umfassende Barrierefreiheit, insbesondere für ältere Menschen, zu sorgen.
- Radverkehr
 - Zahlreiche konkrete Konfliktbereiche wurden benannt und sind zu entschärfen. Vorhandene Netzlücken, aber auch der generelle Mangel an Routen für Durchgangsverkehr, wurden identifiziert.
 - Die Qualität des Fahrbahnbelags in der Altstadt (vorrangig Pflaster) beeinträchtigt den Fahrkomfort sowie den Verkehrsfluss; zudem sind enge Querschnitte sowie Platzbeanspruchung des ruhenden MIV gravierende Probleme für den fließenden Radverkehr
 - Es besteht ein genereller Mangel an Abstellanlagen, insbesondere am Altmarkt. Zudem sind vorhandene Anlagen mangelbehaftet.
- ÖPNV
 - Nicht alle Haltestellen sind barrierefrei.
 - Die Fahrgastinformationen an den Haltestellen ist zu verbessern. Insbesondere sind die dynamischen Fahrgastanzeiger fehleranfällig und ungenau, zudem fehlen Anzeiger, z. B. am Altmarkt.
 - Vandalismus und Sauberkeit an Haltestellen sind ein großes Problem.
- MIV
 - Der Altmarkt sollte weiter verkehrsberuhigt, ggf. für den MIV gesperrt werden. Durchgangsverkehr soll vermieden und auf den Straßenring verlagert werden.
 - Das derzeit praktizierte Mischparksystem für Bewohner und Besucher ist problematisch. Viele Bewohner haben einen Parkausweis, können im Zuge der Belegung durch Besucher aber keinen wohnnahen Stellplatz nutzen. Eine häufigere Frequentierung der Parkhäuser durch Besucher ist anzustreben.
 - Das Parkleitsystem ist unzureichend und nicht vollständig. Zudem fehlt es an Informationen über alle zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten.

Eine vollständige Übersicht aller Erkenntnisse aus dem Bürgerworkshop ist Anlage 3 zu entnehmen.

6 Vorzugsszenario (Stufe 3)

Die Altstadt stellt einen zentralen Ort der Stadt dar, in dem vielfältige Nutzungen und Bedürfnisse zusammen kommen. Zum einen bestehen Nutzungsansprüche der Anwohner, z. B. gute Erreichbarkeit ihrer Wohnung, Ruhe und Erholung, zum anderen sind Nutzungsansprüche der dort ansässigen Unternehmen, Handel und Gastronomie zu berücksichtigen, z. B. gute Erreichbarkeit durch potenzielle Kunden und Beschäftigte, dem Lieferverkehr sowie Möglichkeiten zur Wahrnehmung von Angeboten im Außenraum. Kunden und Besucher der Altstadt stellen eine weitere Nutzergruppe dar, welche die Angebote nutzen wollen und für welche die Altstadt ein vielfältiges Aktivitätenziel darstellt, z. B. zum Essen, Einkaufen, Genießen, Flanieren sowie das Erleben des Flairs der Straßen und Plätze, Gassen und Parks.

Aufgrund der städtebaulichen Kompaktheit sowie der vielfältigen Nutzungsansprüche im begrenzten öffentlichen Raum bestehen räumliche Konflikte, welche komplexe Auswirkungen auf die Verkehrsplanung haben. Im nachfolgend dargestellten Vorzugsszenario wird versucht, einen Großteil der skizzierten Bedürfnisse abzudecken und Wege für eine nachhaltige Entwicklung der Altstadt aus Sicht der Mobilität aufzuzeigen. Dabei fließen die bisher erarbeiteten Erkenntnisse aus der Bestands- und Potenzialanalyse sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung ein. Diese Erkenntnisse werden in einem ersten Schritt in Form von Leitzielen gebündelt, welche gemeinsam jene Randbedingungen ergeben, die bei der Erarbeitung der konkreten Maßnahmen im Rahmen des Handlungskonzepts (Kapitel 7) zu beachten sind. Anschließend erfolgt in einem zweiten Schritt die Differenzierung nach Maßnahmenbündeln für die einzelnen Verkehrsträger.

Die Leitziele sind wie folgt:

- Ziel 1: Stärkung der Altstadt als Wohn-, Kultur- und Wirtschaftsstandort
 - Erhaltung aller Funktionen
 - Neuordnung des Parkraums
 - Optimierung des Lieferverkehrs
- Ziel 2: Verbesserung der Aufenthaltsqualität
 - Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs
 - Umgestaltung von Verkehrsflächen
 - Vorrang des Umweltverbunds, insbesondere des Fußverkehrs
- Ziel 3: Verbesserung der Erreichbarkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Schaffung von barrierefreien Wegebeziehungen
 - Konfliktarme Wegeführung für Rad- und Fußverkehr

- Ausbau des Angebots von Radabstellanlagen
- Ziel 4: Förderung und Verknüpfung nachhaltiger Mobilitätsformen
 - Etablierung von Mobilitätsstationen zur Bündelung von Mobilitätsangeboten
 - Verbesserung des MIV-Parkleitsystems sowie der Wegweisung für Radfahrer
 - Ausbau des Informationsangebots
 - Ausbau des Service-Angebots (insbesondere für Radfahrer und Fußgänger)

6.1 Fußverkehr

Innerhalb der Altstadt ist die fußläufige Mobilität die bevorzugte, da schnellste Fortbewegungsart¹⁹. Im Rahmen der Online-Befragung, aber auch im Rahmen des Bürgerworkshops, wurde der derzeitigen Erschließung der Altstadt zu Fuß bereits überwiegend positiv bewertet. Im Hinblick auf die Mobilitätsziele der Stadt ist der Fußverkehr zu fördern und innerhalb der Altstadt hohe Priorität einzuräumen. Ziel ist es, den Anteil des Fußverkehrs am Modal Split weiter zu steigern.

Schaffung von barrierefreien Wegeketten (F1)

Der schrittweise barrierefreie Ausbau aller Gehwege ist erforderlich, um die mobile Teilhabe aller Menschen gewährleisten zu können. Hierfür müssen Bordsteine abgesenkt, taktile Leitelemente integriert und die Gehwege möglichst hindernisfrei gestaltet werden. Sämtliche öffentlich erreichbare Einrichtungen sowie Gewerbe, Gastronomie und Einzelhandel sollen für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar sein. Zur Umsetzung dieses Leitziels wurde von der Stadt Cottbus bereits ein umfassendes Konzept erarbeitet (Kapitel 2.2.6).

Ausweitung der Fußgängerzonen (F2)

Vielfacher Wunsch im Rahmen der Online-Befragung, aber auch des Bürgerworkshops ist die Ausweitung der bereits vorhandenen Fußgängerzonen in der Altstadt. Exklusive Fußgängerbereiche erhöhen die Attraktivität und verbessern die Verkehrssicherheit. Zudem kann hierdurch die Aufenthaltsqualität gesteigert und der Verweilcharakter gestärkt werden, was insbesondere dem Einzelhandels- und Gastronomiestandort Altstadt zugutekommt (zum Beispiel durch Änderungen in der Freiraumgestaltung). Ziel ist es, bestehende Fußgängerbereiche durch Ausweitung der Fußgängerzonen zu verbinden (z.B. Stadthallenvorplatz – Altmarkt – Oberkirchplatz), um Fußgängern eine barrierefreie, sichere und gestalterisch attraktive Wegeverbindung zentraler Altstadtbereiche zu anbieten zu können.

¹⁹ vgl. Fragebogenauswertung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, S.6 (Anhang 1). Mehr als 76 % der Befragten gaben an, viele Wege innerhalb der Altstadt am schnellsten zu Fuß zu erledigen.

Ausbau und Verbesserung von Wegweisung und Information (F3)

Im Rahmen der Online-Befragung wurde festgestellt, dass die Motive für den (ggf. regelmäßigen) Besuch der Cottbuser Altstadt äußerst vielfältiger Natur sind. So wohnen und arbeiten nicht nur viele Menschen im Stadtzentrum, die kulturellen Veranstaltungen sowie das gastronomische und gewerbliche Angebot ziehen zudem viele Besucher in die Stadt. Um die Attraktivität weiter zu erhöhen, ist eine Verbesserung der Wegweisung sowie des Informationsangebots sinnvoll, gerade auch im Hinblick der weiteren Maßnahmen, z. B. durch mögliche Änderungen im ruhenden Verkehr.

6.2 Radverkehr

Der Radverkehr spielt in Cottbus/Chóśebuz eine überdurchschnittlich große Rolle; innerhalb der Stadt wird jeder fünfte Weg per Fahrrad zurückgelegt. Gleichzeitig wurde in den Befragungen sowie im Bürgerworkshop deutlich, dass wesentliche Mängel in der Infrastruktur des fließenden und ruhenden Radverkehrs, z. B. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, für den Radverkehr ungeeignete Fahrbahnbeläge, qualitativ und quantitativ unzureichende Abstellanlagen oder fehlende Radrouten durch die Altstadt, bestehen. Um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu halten bzw. auszubauen, sind Verbesserungen in der Infrastruktur sowie der Radverkehrsführung zentraler Baustein des Mobilitätskonzepts.

Verbesserte Erreichbarkeit der Altstadt (R1)

Momentan wird der Radverkehr innerhalb der Altstadt fast ausschließlich im Mischverkehr mit dem MIV oder mit dem Fußverkehr geführt. Eine separate Radwegeinfrastruktur ist kaum vorhanden, Fahrradstraßen existieren keine. Ziel ist die Schaffung direkter Radwegeverbindungen in alle Himmelsrichtungen, welche die innere Erschließung der Altstadt bzw. deren Anbindung an die umliegenden Ortsteile gewährleisten. Ziel ist die Einrichtung von Vorzugsrouten, welche vorzugsweise von Radfahrern genutzt werden können.

Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen (R2)

Der hohe Radverkehrsanteil in Cottbus/Chóśebuz hat eine hohe Frequentierung der vorhandenen Abstellanlagen zur Folge. Die Stellplatznachfrage kann dabei punktuell nicht mehr gedeckt werden. Zudem weisen die bestehenden Anlagen qualitative Defizite auf, welche die Benutzbarkeit beeinträchtigen. Es soll geprüft werden, an welchen Standorten und in welchem Umfang zusätzliche Radabstellanlagen zu installieren und welche Bauformen dabei zu bevorzugen sind. Nach Umsetzung des Handlungskonzepts soll ein sicheres, bequemes und zielnahe Abstellen des eigenen Rades im gesamten öffentlichen Raum der Altstadt gewährleistet sein.

Ausbau der Wegweisung und des Informationsangebots (R3)

Die bereits vorhandene Wegweisung ist vor allem auf Fußgänger ausgerichtet. Eine Verknüpfung der bereits vorhandenen touristischen Radwege mit dem Stadtzentrum ist bisher nur unzureichend vorhanden. Infotafeln, Hinweisschilder sowie eine stärkere Präsenz radverkehrsbezogener Mobilitätsangebote sollen das bisher unzureichende Informationsangebot im öffentlichen Raum verbessern.

6.3 ÖPNV

Die Altstadt in Cottbus/Chóśebuz ist bereits überwiegend gut durch den ÖPNV erschlossen. Es bestehen mehrere Bus- und Straßenbahnlinien, welche das Untersuchungsgebiet ganztäglich bedienen. Im Rahmen der Befragungen wurden hauptsächlich Defizite benannt, welche nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts für die Altstadt sind (Erschließung von Ortsteilen, Fahrzeit, eingesetzte Fahrzeuge). In der Analyse sowie im Workshop wurden dennoch festgestellt, dass folgende Leitziele im Rahmen des Konzepts durch Maßnahmen unterstützt werden sollten:

Ausbau der barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen (Ö1)

Derzeit sind sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen im Untersuchungsgebiet nicht vollständig barrierefrei. Gerade vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung in der Stadt sowie der Zielsetzung, die mobile Teilhabe aller Menschen zu ermöglichen, besteht hier Handlungsbedarf. Ziel ist es, sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen und barrierefreie Wege vom Wohnort bis zu Zielen in der Altstadt zu gewährleisten. Möglichst alle Menschen sollen ohne fremde Hilfe die Altstadt mit dem ÖPNV erreichen können.

Förderung von multimodalen Wegekettten (Ö2)

Zur Stärkung des Umweltverbundes sind Lösungen zu erarbeiten, wie multimodale Wegekettten zur verbesserten Erschließung der Altstadt attraktiver werden können. Dies meint vor allem verbesserte Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern: ÖPNV und Radverkehr, ÖPNV und Fußverkehr sowie zwischen ÖPNV und SPNV. Dies soll zukünftig durch einen Ausbau der Radabstellanlagen an Haltestellen, eine verbesserte Haltestellenausstattung (z.B. Wetterschutz, Sitzmöbel, Bikesharing) sowie eine verbesserte Fahrplanabstimmung in Tagesrandlagen (Cottbus/Chóśebuz Hbf) erzielt werden.

Verbesserung der Fahrgastinformation (Ö3)

Häufiger Kritikpunkt im Rahmen der Bürgerbefragung war das Informationsangebot an Haltestellen sowie die mangelnde Zuverlässigkeit der dynamischen Fahrgastanzeigen. Im Hinblick auf die bar-

rierefreie Ausgestaltung sind sämtliche Haltestellen im Untersuchungsgebiet mit elektronischen Anzeigen auszustatten, welche die Fahrgäste zuverlässig und in Echtzeit über die ÖPNV-Bedienung informieren. Zudem verbessern digitale Informationen zum Linien- und Taktangebot außerhalb von Haltestellen (z. B. an öffentlichen Plätzen und Gebäuden) die Benutzbarkeit und Kundenorientierung des ÖPNV.

6.4 MIV

Die Erschließung der Cottbuser Altstadt für den MIV, die vorhandene Infrastruktur sowie das Stellplatzangebot wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung unterschiedlich bewertet. Die vielfältigen Interessen und Nutzungsansprüche von Bewohnern und Besuchern, aber auch von Gewerbetreibenden und Gastronomen sind bei der Szenarioentwicklung ebenso zu beachten wie die übergeordneten Zielsetzungen der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung.

Unterbindung des Durchgangsverkehrs (M1)

Die im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsbelastungen geringe verkehrliche Bedeutung der Berliner Straße im Gesamtstraßennetz sowie die vorhandenen Reserven im Umfeld der Altstadt ermöglicht eine vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Straßenring. Die zukünftige Führung des MIV in der Altstadt soll gewährleisten, dass eine Durchfahrung der Altstadt in Ost-West-Richtung nicht mehr möglich ist und kein Verkehr auf die Parallelstraßen in der Altstadt verlagert wird. Auf diese Weise wird die Aufenthaltsqualität verbessert sowie die Lärm- und Abgasemissionen gesenkt.

Direkte Erschließung aller Altstadtquartiere (M2)

Das zukünftige Erschließungssystem soll gewährleisten, dass sowohl Bewohner und Gewerbetreibende als auch der Lieferverkehr die Altstadtquartiere auf direktem Wege vom Hauptstraßenring aus erreichen. Durch eine Neugliederung der Verkehrsführung für Fuß- und Radverkehr sowie MIV werden diese stärker separiert, was zu einer Beseitigung von Konfliktpunkten sowie einer erhöhten Verkehrssicherheit führt. Zudem kann der öffentliche so Raum neu strukturiert bzw. gestaltet werden. Die Regelungen zum Lieferverkehr in den bestehenden Fußgängerzonen werden auf die Bereiche der zukünftig erweiterten Fußgängerzonen ausgeweitet und an die Bedürfnisse der Händler angepasst.

Neuorganisation des öffentlichen Parkraums (M3)

Das derzeitige Parkraumangebot der Altstadt ist infolge der vielfältigen Bewirtschaftungsarten sowie der Mischung von Bewohner- und Besucherverkehr unübersichtlich. Die Öffentlichkeitsbeteiligung

ergab, dass Bewohner häufig keinen wohnnahen Stellplatz finden; zudem ist das Parkleitsystem für Besucher und Gäste nicht effektiv. Zukünftig soll das vorhandene Parkraumangebot stärker nach Bewohnern und Besuchern differenziert werden. Dies wird über eine Neuorganisation des öffentlichen Parkraums erreicht, bei welchem den Bewohnern der Altstadt zukünftig die wohnnahen Stellplätze vorbehalten werden, während Besucher über ein digital gestütztes Parkleitsystem zu den zahlreich vorhandenen Parkmöglichkeiten am Altstadtrand geführt. Eine Erweiterung des vorhandenen Stellplatzangebots durch zwei zusätzliche Quartierparkhäuser im Bereich der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße sowie der Freiheitsstraße wird geprüft.

6.5 Mobilitätsangebote

Schaffung von multimodalen Mobilitätsstationen (MA1)

Bisher sind in der Cottbuser Altstadt keine Sharingangebote für den zeitweisen Verleih von Pkw, Fahrrädern oder Lastenrädern verfügbar; auch (überdachte) Langzeitstellplätze und E-Ladeinfrastruktur fehlen. Um diese sowie weitere Angebote räumlich gebündelt anzubieten, sollen multimodale Mobilitätsstationen geschaffen werden, welche die Palette an Mobilitätsangeboten im Altstadtbereich erweitert.

Entwicklung einer virtuellen Mobilitätsplattform (MA2)

Es existiert mit der »Cottbus-App« bereits eine webbasierte Plattform, welche Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden in Cottbus als übergreifende Informationsplattform dient, um z. B. Wissenswertes zu Infrastruktureinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten zu recherchieren. Zudem ist die Online-Fahrplanauskunft von Cottbusverkehr mit aktuellen Fahrzeiten, Verbindungen und Haltestellen in die App integriert. Weitere Mobilitätsinformationen, z. B. zum Radverkehr, fehlen jedoch bisher.

Mittelfristig soll eine virtuelle Mobilitätsplattform entwickelt werden, welche entweder auf einer eigenen App oder der bereits vorhandenen »Cottbus-App« aufbaut. Ziel ist es dabei, das vorhandene Informationsangebot zur Mobilität deutlich auszubauen und zudem die zukünftigen, zusätzlichen Mobilitätsangebote (z. B. an den Mobilitätsstationen) zu integrieren. Durch ein zentrales Onlineportal werden die Zugangshürden bewusst niedrig gehalten, was die Nutzerakzeptanz erhöht und die Präsenz der verschiedenen Mobilitätsangebote verbessert. Gleichzeitig kann diese durch einen Ausbau des Online-Angebots der Stadt Cottbus/Chóśebuz flankiert werden; insbesondere sind hierbei die angebotenen Informationen auf den verschiedenen Plattformen miteinander abzustimmen und ggf. zu synchronisieren.

7 Handlungskonzept (Stufe 4)

Das Handlungskonzept skizziert nachfolgend alle Maßnahmen, die für die im Rahmen des Vorzugsszenarios (vgl. Kapitel 6) beschriebenen Leitziele erforderlich sind. Dies umfasst eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, zwischen denen teilweise komplexe Wechselwirkungen bestehen und deren Realisierung dementsprechend voneinander abhängig ist. Aus diesem Grund soll zum besseren Verständnis zuerst die zukünftige Mobilitätskonzeption der gesamten Altstadt auf Ebene der Verkehrsmittel skizziert werden (Kapitel 7.1), bevor in einem zweiten Schritt eine räumliche Differenzierung der Altstadt in Einzelquartiere erfolgt (Kapitel Abbildung 7-10). Diese Differenzierung ermöglicht einen detaillierten Blick auf die zukünftige Erschließung einzelner Quartiere aus Sicht von Bewohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr. Zudem werden einzelne Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf erläutert und ggf. zwischen verschiedenen Maßnahmenvarianten abgewogen.

7.1 Zukünftige Mobilitätskonzeption der Altstadt

7.1.1 Fußverkehr

Die Altstadt wird zukünftig durch ein Netz von Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen und sogenannten »Premiumbereichen«, welche die Gehwege in den Grünanlagen der Kernzone umfassen, erschlossen. Fußgänger haben somit zukünftig die Möglichkeit, zwischen Stadthalle / Spree-Galerie und Gerichtsplatz bzw. Oberkirchplatz und Spremberger Turm / Brandenburger Platz auf für sie zugeschnittene Infrastruktur zurückzugreifen, bei welcher dem Fußverkehr (z. B. gegenüber dem Radverkehr) Vorrang eingeräumt wird und frei von Pkw-Verkehr ist. Diese Bereiche sollen sich durch eine erhöhte Aufenthaltsqualität, barrierefreie Wegebeziehungen und eine auf Fußgänger zugeschnittene Gestaltung des öffentlichen Raums (Sitzmöbel, Begrünung etc.) auszeichnen. Dies entspricht den im Vorzugsszenario festgehaltenen Leitzielen F1 (»Schaffung von barrierefreien Wegeketten«) und F2 (»Ausweitung der Fußgängerzonen«). Zudem werden zahlreiche Straßenzüge, in denen auch zukünftig eine MIV-Erschließung erforderlich ist, die aber ebenfalls vorrangig dem Fuß- und Radverkehr dienen sollen, verkehrsberuhigt. Konkret umfasst dies u. a. die folgenden Maßnahmenbündel:

- Ausweitung der Fußgängerzonen auf umliegende Straßenabschnitte (Marktstraße, Neumarkt, Neustädter Straße und Schloßkirchstraße), Umgestaltung der Straßenräume und stadträumliche Aufwertung
- Umgestaltung und Aufwertung von öffentlichen Räumen (Gerichtsplatz, Neumarkt, Marktstraße, Berliner Straße zwischen Stadtmauer und Altmarkt, Sandower Straße zwischen Altmarkt und Oberkirchplatz., Klosterplatz, Friedrich-Straße / Puschkinpromenade)

- Einrichtung zahlreicher verkehrsberuhigter Bereiche (Friedrich-Ebert-Straße, Mühlenstraße, Burgstraße, Uferstraße)

Die nachfolgende Abbildung 7-1 stellt die zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des Fußverkehrs räumlich dar.

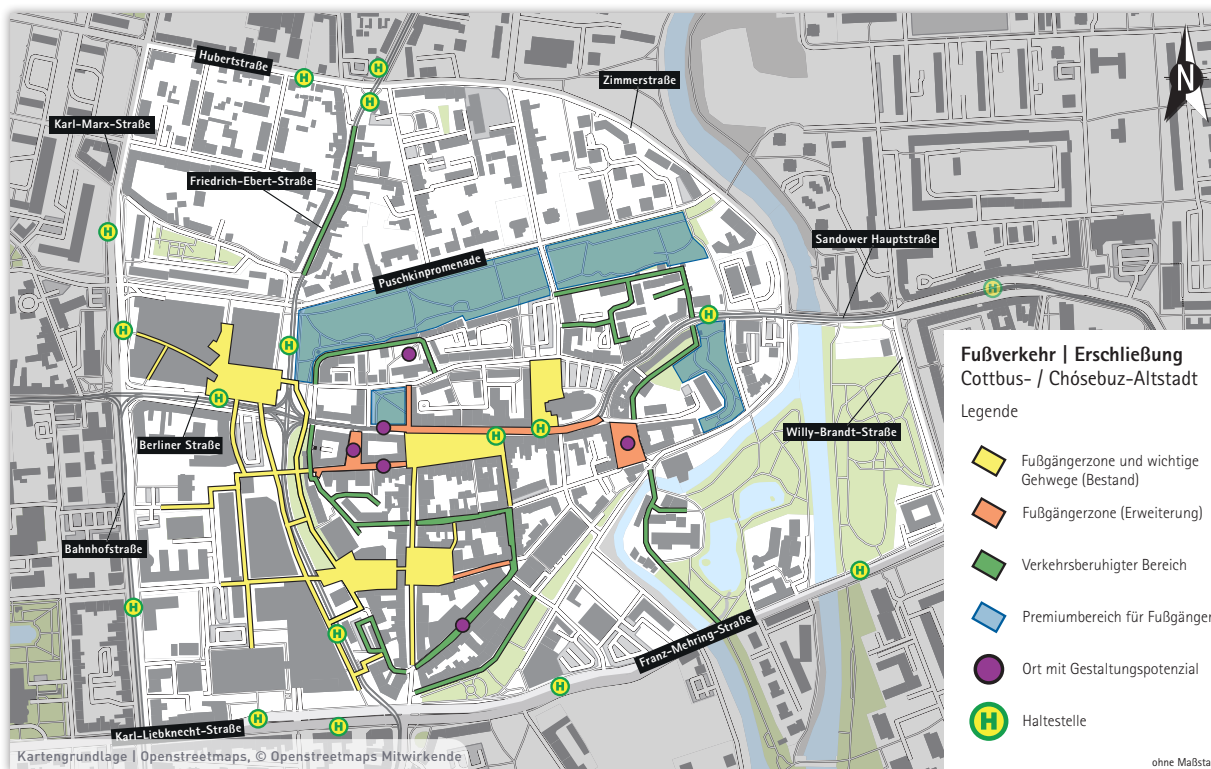


Abbildung 7-1 Zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des Fußverkehrs

Um die Beseitigung der im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Defizite und die Umsetzung der daraus entstandenen Leitziele abschließend besser nachvollziehen zu können, sind diese den abgeleiteten Maßnahmen in der nachfolgenden Tabelle 7-1 zusammenfassend gegenübergestellt:

Tabelle 7-1 Gegenüberstellung: Defizite – Leitziele – Maßnahmen (Fußverkehr)

Schwächen (Bestandsanalyse)	Leitziel im Vorzugsszenario	Maßnahmen im Handlungskonzept
Bemessung der Gehwege Die Breite der Gehwege entspricht punktuell nicht den Anforderungen. Die Qualität der Wege ist für mobilitätseingeschränkte Personen teilweise unzureichend. Zudem werden Gehwege oft zusätzlich durch Auslagen, Werbetafeln, abgestellte Räder etc. verengt.	Schaffung von barrierefreien Wegekettten (F1)	Mängel in der Bemessung werden durch entsprechende Maßnahmen im Konzept beseitigt. Durch die Ausweisung zusätzlicher Fußgängerzonen, der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen sowie Querschnittsänderungen einzelner Straßenabschnitte steht dem Fußverkehr zukünftig mehr Platz zur Verfügung.
Barrieren im öffentlichen Raum Engstellen und nicht-abgesenkte Bordsteine führen zu Barrieren bei Wegebeziehungen in der Altstadt.	Schaffung von barrierefreien Wegekettten (F1)	Maßnahmen zur Beseitigung von Engstellen und fehlenden Bordsteinabsenkungen sind standortabhängig vorgesehen. Genaue Maßnahmen werden im separaten Teilkonzept zur Barrierefreiheit der Stadt Cottbus aufgelistet.
Barrieren an ÖPNV-Haltestellen Nicht alle Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind barrierefrei gestaltet.	Ausbau der barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen (Ö1)	Alle bisher nicht-barrierefreien Haltestellen im Untersuchungsgebiet sowie alle relevanten Wegebeziehungen im Umfeld sollen barrierefrei umgebaut werden.
Unterbrochene Wegebeziehungen Die Aufenthaltsbereiche für Fußgänger, Fußgängerzonen sowie verkehrsberuhigten Abschnitte im Altstadtbereich sind nicht miteinander verbunden. Eine klare Trennung der Verkehrsräume zwischen den Verkehrsmitteln fehlt.	Ausweitung der Fußgängerzonen (F2)	Durch die Verbindung der zukünftig zusätzlich ausgewiesenen Fußgängerzonen sowie verkehrsberuhigten Bereiche steht dem Fußverkehr zukünftig ein zusammenhängendes Wegenetz in der Altstadt zur Verfügung.

7.1.2 Radverkehr

Trotz des vergleichsweise großen Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl im Alltag wurden seitens der Cottbuser Bewohnerschaft zahlreiche Defizite sowohl in der bestehenden Infrastruktur des fließenden als auch des ruhenden Radverkehrs genannt. Das Handlungskonzept setzt daher wesentliche Schwerpunkte bei der Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt für Radfahrende, der Reduktion von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie dem Ausbau der öffentlichen Radabstellanlagen. Zur Skizzierung der Maßnahmenbündel wird nachfolgend zwischen Maßnahmen zur Förderung des fließenden und ruhendem Radverkehrs unterschieden.

Fließender Radverkehr

Das Vorzugsszenario gab mit dem Leitziel R1 (»Radwegeinfrastruktur in der Altstadt«), die Verkehrsströme in der Altstadt zu entflechten und möglichst separate Infrastruktur für den Radverkehr zu schaffen, den entsprechenden Rahmen für die Maßnahmenentwicklung vor. Viele Einzelmaßnahmen zielen dementsprechend darauf ab, die Erreichbarkeit der Altstadt aus den be-

nachbarten Stadtteilen zu verbessern und Vorrangrouten zu schaffen, welche dem Radverkehr dienen und ein sicheres, bequemes und möglichst direktes Erreichen der Altstadt aus allen Richtungen gewährleisten.

Diese Zielsetzung kann zukünftig durch die Einrichtung eines Netzes aus Fahrradstraßen und gemeinsamen bzw. separaten Geh- und Radwegen erreicht werden. Die Befahrung im Mischverkehr auf den Routen des Radroutennetzes wird auf das notwendige Maß reduziert, z. B. an Hauptverkehrsstraßen (u. a. Berliner Straße, Sandower Straße) oder in Form von verkehrsberuhigten Bereichen (u. a. Friedrich-Ebert-Straße, Uferstraße). Zudem wurde auch auf eine Entflechtung von Fuß- und Radverkehr geachtet; so werden die Routen des zukünftigen Radnetzes überwiegend außerhalb der zentralen Altstadtbereiche geführt, welche als Fußgängerzonen vorrangig dem Fußverkehr zur Verfügung stehen soll.

Die Einzelmaßnahmen sind überwiegend Teil der nachfolgenden Maßnahmenbündel:

- Neue Radroute in Nord-Süd-Richtung: Die bereits bestehenden Radrouten entlang des Straßenzugs Bahnhofstraße – Karl-Marx-Straße sowie Stadtpromenade werden baulich qualifiziert (z. B. durch breitere Radwege und besserer Fahrbahnbelag) und durch weitere Radrouten in der östlichen Altstadt ergänzt (u. a. Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße – Gertraudenstraße – Brandenburger Platz). Diese werden überwiegend als Fahrradstraße konzipiert.
- Neue Radroute in Ost-West-Richtung: Bisher existiert keine Radroute in Ost-West-Richtung, welche den Kernbereich der Altstadt tangiert. Daher wird die bereits bestehenden Radroute entlang des Puschkinpromenade durch zwei, weiter südlich gelegene Alternativrouten ergänzt (Klosterstraße sowie Am Spreeufer – Brandenburger Platz). Diese sind überwiegend als Fahrradstraße konzipiert.

Die nachfolgende Abbildung 7-2 stellt die zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des Radverkehrs räumlich dar.

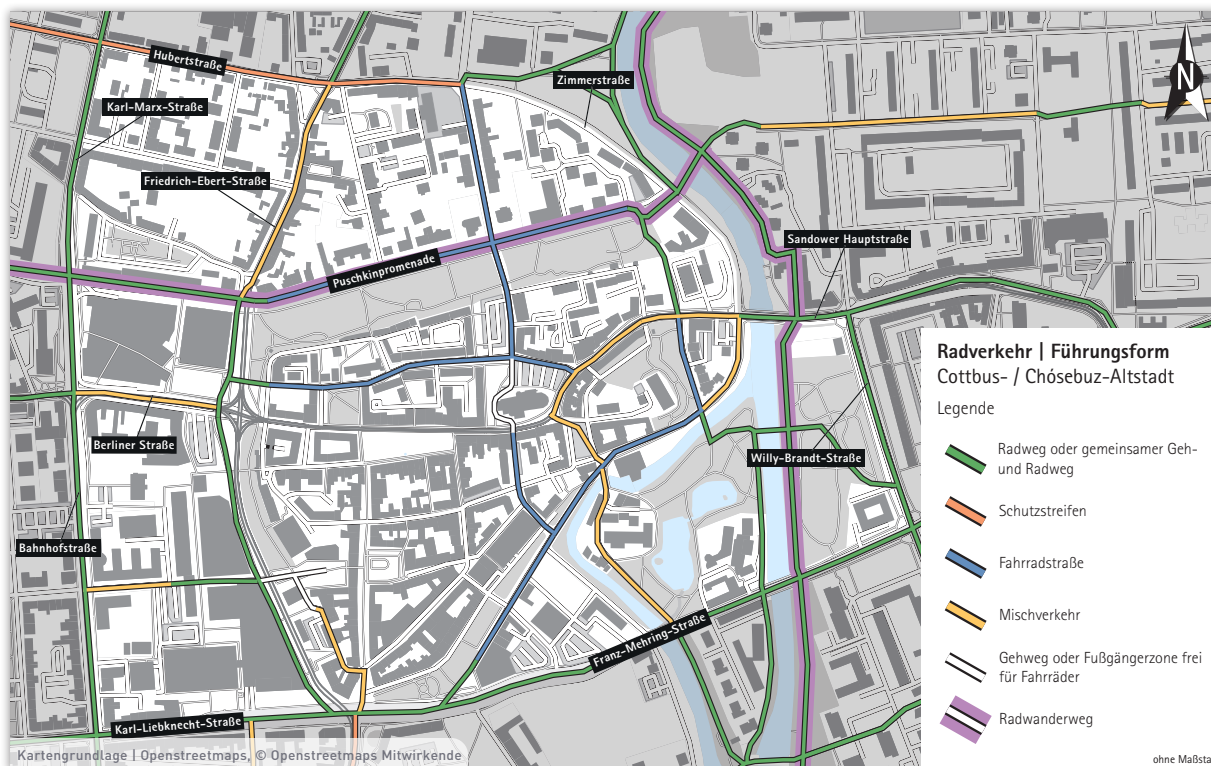


Abbildung 7-2 Zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des Radverkehrs

Ruhender Radverkehr

Das im Vorzugsszenario enthaltene Leitziel R2 (»Verbesserung des Angebots an Radabstellanlagen«) gibt den Rahmen für zwei Maßnahmenbündel vor:

- die Verbesserung der bestehenden Radabstellanlagen, welche je nach Bauart, Zustand und Ausstattung unterschiedlich gut angenommen werden.
- die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten an jenen Standorten, welche besonders stark frequentiert werden bzw. an denen die Nachfrage das vorhandene Angebot übersteigt. Gegebenenfalls sind neue Standorte für Radabstellanlagen zu erschließen.

In Kapitel 4.2.5 wurden bereits die verschiedenen Bauarten von Radabstellanlagen mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen skizziert, sowie die Anforderungen beschrieben, die von verschiedenen Nutzergruppen an Abstellanlagen gestellt werden. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass eine Vielzahl verschiedener Bauformen von Abstellanlagen in der Cottbuser Altstadt zur Verfügung stehen. Diese gilt es zu vereinheitlichen und ggf. durch baulich und funktional geeignetere Varianten zu verbessern. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der Denkmalschutzbehörde soll zukünftig vorrangig der Einsatz von Fahrradbügeln erfolgen, wie sie beispielsweise in der Bahnhofstraße bereits zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 7-4). Diese zeichnen sich durch einfache Handhabbarkeit, hohe

Sicherheit und Robustheit, Stadtbildverträglichkeit bei vergleichsweise geringen Kosten aus und sind z. B. auch für Kinderräder nutzbar.



Abbildung 7-3 Fahrradbügel am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Stadtpromenade

Neue Standorte für Radabstellanlagen sollen vorzugsweise dort erschlossen werden, wo nahe gelegene, nicht erweiterbare Abstellanlagen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen sowie dort, wo im Zuge der neuen Vorzugsrouten des Radverkehrs von einer steigenden Nachfrage an Stellplätzen auszugehen ist. Zentrale Stellplatzanlagen sollen zukünftig ausgeschildert werden, sodass ortsunkundige Radfahrer bei Bedarf zielgerichtet den nächsten Standort aufsuchen können. In nachfolgender Abbildung 7-4 sind bestehende sowie neue Standorte von Abstellanlagen räumlich skizziert:

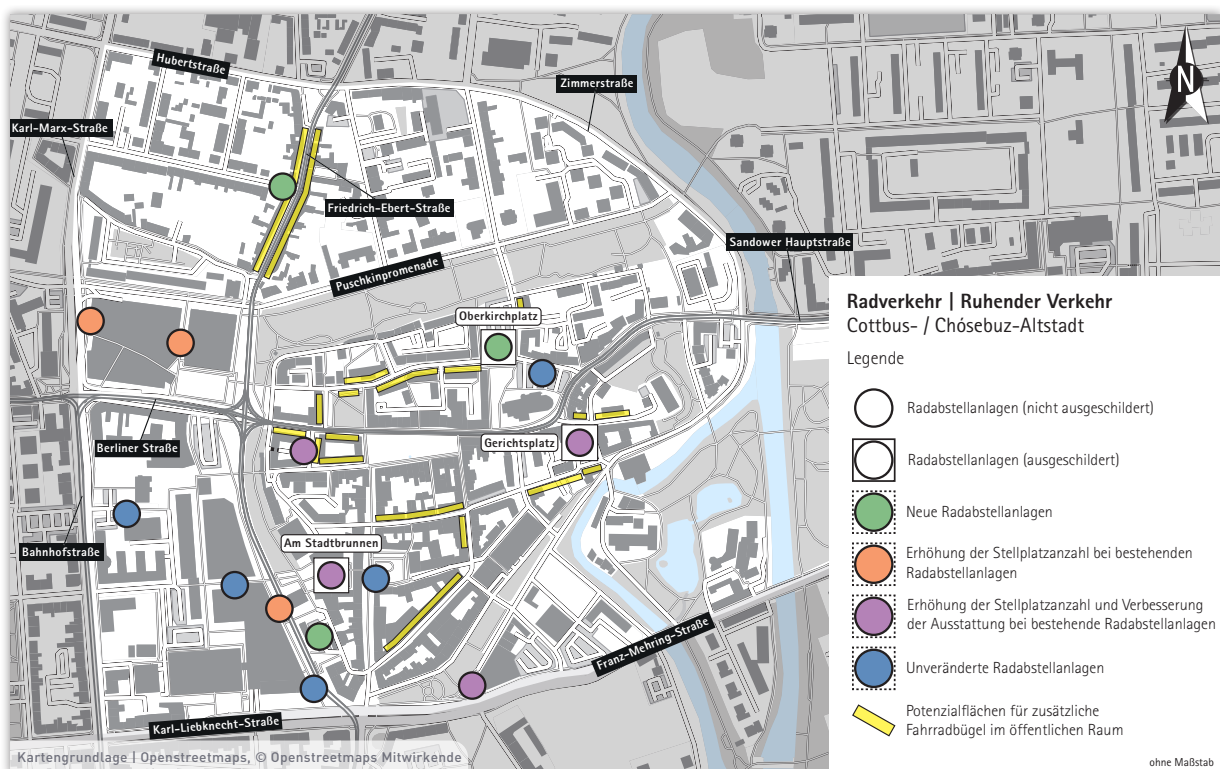


Abbildung 7-4 Zukünftige Organisation des ruhenden Radverkehrs in der Altstadt

Wegweisung und Information

Aus dem Leitziel R3 (»Ausbau der Wegweisung und des Informationsangebots«) ergibt sich die Notwendigkeit, die Führung des fließenden Radverkehrs sowie die Präsenz von radverkehrsbezogenen Informationen im öffentlichen Raum zu verbessern. So sollen zukünftig nicht nur entlang der touristischen Radrouten Wegweiser aufgestellt werden – Radfahrende sollen zudem entlang der neuen Vorzugsrouten innerhalb der Altstadt über nahe gelegene Ziele informiert sowie zu den touristischen Radwegen zielgerichtet geführt werden und auch ohne Ortskenntnis die nächstgelegene Abstellmöglichkeit finden können. Standorte sollen, wenn möglich, mit bereits vorhandenen für die Wegweisung des Fußverkehrs gebündelt werden, um keine zusätzlichen Masten installieren zu müssen.

Die nachfolgende Abbildung 7-5 bildet die zukünftigen Standorte von radverkehrsbezogenen Wegweisungen entlang der wesentlichen Radrouten und Radwanderwege räumlich ab. Zudem werden Standortvorschläge für zukünftige Mobilitätsstationen, an welchen multimodale Mobilitätsangebote räumlich gebündelt angeboten werden sollen, vorweggenommen, da diese ebenfalls Bestandteil der ausgewiesenen Ziele darstellen sollen.

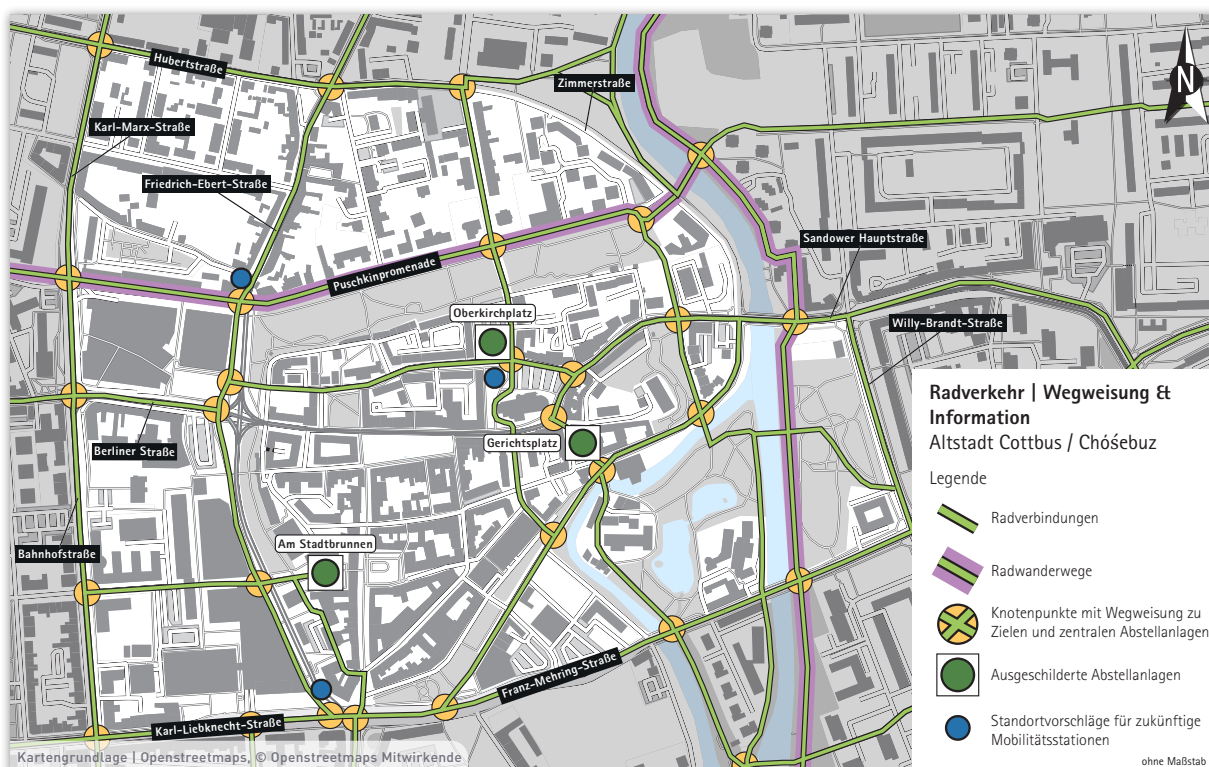


Abbildung 7-5 Zukünftige Radverkehrswegweisung und ausgeschilderte Radabstellanlagen in der Altstadt

Um die Beseitigung der im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Defizite und die Umsetzung der daraus entstandenen Leitziele abschließend besser nachvollziehen zu können, sind diese den abgeleiteten Maßnahmen in der nachfolgenden Tabelle 7-2 zusammenfassend gegenübergestellt:

Tabelle 7-2 Gegenüberstellung: Defizite – Leitziele – Maßnahmen (Radverkehr)

Schwächen (Bestandsanalyse)	Leitziel im Vorzugsszenario	Maßnahmen im Handlungskonzept
Erreichbarkeit der Altstadt / Radwegenetz Im Untersuchungsgebiet mangelt es an separaten Radwegen bzw. für Radfahrer geeignete Routen. Es ist keine entsprechend ausgebaute und mit Wegweisung versehene Nord-Süd-Route vorhanden, welche die Altstadt tangiert. Die bestehende Ost-West-Route führt nördlich der Altstadt (Puschkinpromenade) an der Kernstadt vorbei.	Radwegeinfrastruktur in der Altstadt (R1)	Es wurde ein Routennetz für die Altstadt entwickelt, welches Radfahrern zukünftig ermöglicht, die Altstadt aus allen Richtungen bequem, sicher und direkt zu erreichen. Die entsprechenden Maßnahmen umfassen die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Verbesserung vorhandener Infrastruktur sowie die Ausweisung von zusätzlichen Nord-Süd-/Ost-West-Routen durch die Altstadt.
Fahrradabstellanlagen Die bauliche Qualität sowie die Ausstattung der Abstellanlagen variiert stark. Das Angebot an Stellplätzen wird unterschiedlich gut angenommen; an vielen Standorten übersteigt die Nachfrage das Angebot. Im Untersuchungsgebiet existieren nur vereinzelt Fahrradboxen (Schließfächer).	Verbesserung des Angebots an Radabstellanlagen (R2)	Das Angebot an Abstellanlagen wird sukzessive sowie standortbezogen erweitert. Zukünftig sollen baulich einheitliche Fahrradbügel im öffentlichen Raum verbaut werden.
Mobilitätsdienstleistungen Außer den vorhandenen Fahrradläden werden keine Dienstleistungen im Untersuchungsgebiet angeboten. Bike-Sharing-Angebote, Lastenräder, Ladestationen für eBikes, Pumpstationen oder Schlauchautomaten sind nicht vorhanden.	Wegweisung, Information und Mobilitätsangebote (R3)	Das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen wird nachfragebezogen erweitert. Ein stadtweites Bike-Sharing-Angebot ist zu implementieren. Vorschläge für Radstationen (mit Ladepunkten für eBikes, Schlauchautomaten, Wegweisung und Pumpstation) sind Teil des Handlungskonzepts. Lastenräder können ebenfalls stationsbasiert angeboten werden.
Wegweisung / Beschilderung Irreführende Beschilderung z. B. zu Fahrradboxen. Keine Wegweisung außerhalb von touristischen Radrouten. Keine Hinweise zu zentralen Fahrradabstellanlagen.	Wegweisung, Information und Mobilitätsangebote (R3)	Vorhandene Wegweiser für den Fußverkehr werden an den zukünftigen Radrouten durch Wegweiser für Radfahrer ergänzt. Zentrale Fahrradabstellanlagen werden zukünftig ausgeschildert.

7.1.3 ÖPNV

Der ÖPNV innerhalb der Altstadt wurde sowohl in der Bestandsanalyse als auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als vergleichsweise gut bewertet. Dies gilt insbesondere für die flächendeckende Abdeckung des Untersuchungsgebiets durch ÖPNV-Haltestellen als auch das grundsätzliche Fahrtenangebot entlang der Hauptachsen (Stadtpromenade – Friedrich-Ebert-Straße, Franz-Mehring-Straße – Karl-Liebknecht-Straße, Bahnhofstraße – Karl-Marx-Straße). Eine Verdichtung entlang der Berliner Straße – Sandower Straße auf einen 10-Minuten-Takt ist grundsätzlich anzustreben, wird aber seitens Cottbusverkehr derzeit nicht als realistisch erachtet.

Das Handlungskonzept beinhaltet daher vor allem Maßnahmen zur Beseitigung vorhandener Defizite, z. B. zur barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen (vgl. Leitziel Ö1). Zukünftig sollen alle relevanten Altstadtziele mittels barrierefreier Wegeketten von mobilitätseingeschränkten Personen ohne fremde Hilfe erreicht werden können. Hierfür ist neben barrierefreien Haltestellen auch eine schrittweise Beseitigung von Barrieren im Haltestellenumfeld sowie im Wegenetz insgesamt vorzunehmen.

Außerdem besteht großes Verbesserungspotential in der Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln (Leitziel Ö2). Dies zielt insbesondere auf die Bereitstellung von Leih- und Lastenrädern sowie zusätzlichen Radabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen. Die Einrichtung von »Mobilitätspunkten« soll dabei vorrangig an ÖPNV-Knotenpunkten mit mehreren Linien erfolgen, da hier das größte Kundenpotenzial besteht. Diese Mobilitätspunkte sollen schrittweise flächendeckend im Stadtgebiet an relevanten Standorten (z. B. am Hauptbahnhof) installiert werden.

Ein drittes Maßnahmenbündel betrifft eine verbesserte Bereitstellung von digitalen Fahrgastinformationen (Leitziel Ö3). Insbesondere die elektronischen Anzeigen an Haltestellen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde hierbei als unzuverlässig kritisiert. Grundsätzlich ist neben der (flächendeckenden) Bereitstellung von digitalen Informationen an Haltestellen auch die auf anderen Kanälen, z. B. auf digitalen Endgeräten oder in den Fahrzeugen, ausbaufähig. Hier kann z. B. eine Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten, z. B. Bikesharing an den genannten Mobilitätspunkten, erfolgen. In nachfolgender Abbildung 7-5 sind alle Haltestellen mit Handlungsbedarf sowie ausgewählte Wegeketten relevanter Wegebeziehungen skizziert.

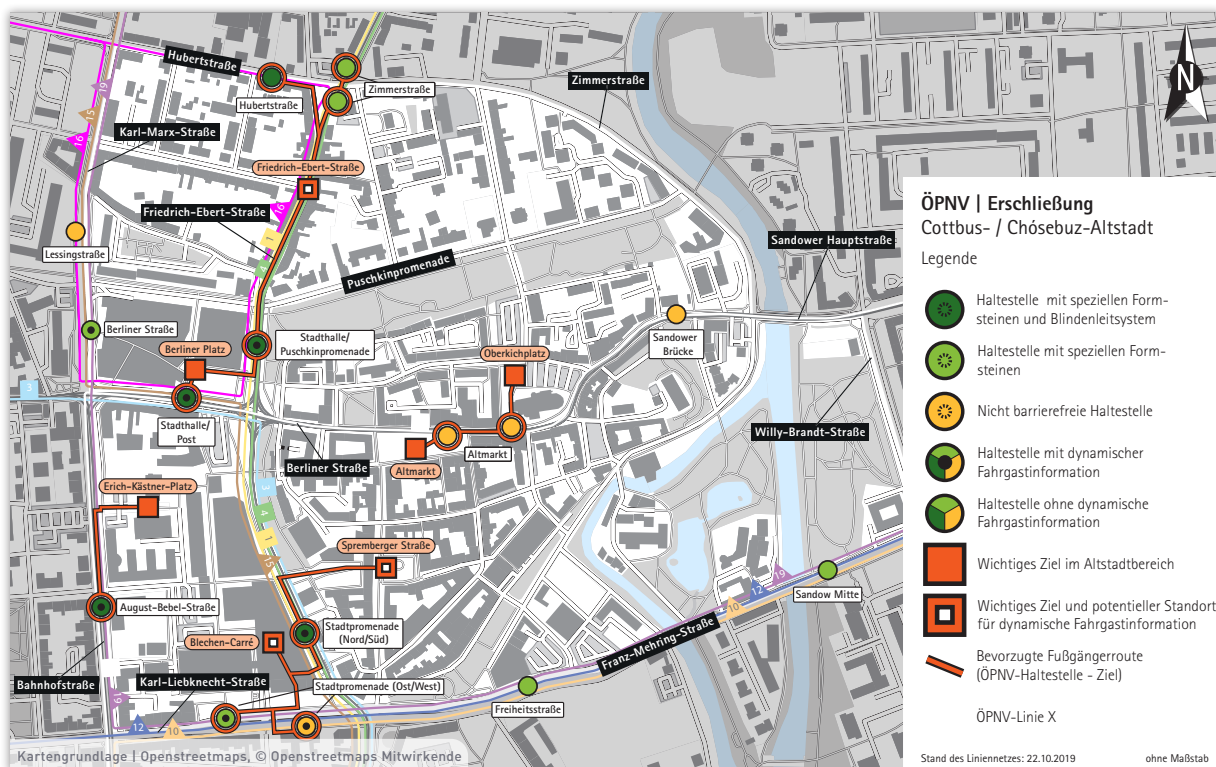


Abbildung 7-6 Ausbaubedarf von ÖPNV-Haltestellen und beispielhafte Wegeketten im Untersuchungsgebiet

Um die Beseitigung der im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Defizite und die Umsetzung der daraus entstandenen Leitziele abschließend besser nachvollziehen zu können, sind diese den abgeleiteten Maßnahmen in der nachfolgenden Tabelle 7-3 zusammenfassend gegenübergestellt:

Tabelle 7-3 Gegenüberstellung: Defizite – Leitziele – Maßnahmen (ÖPNV)

Schwächen (Bestandsanalyse)	Leitziel im Vorzugsszenario	Maßnahmen im Handlungskonzept
Taktdichte und Netzabdeckung Nicht alle Linien verkehren an sieben Tagen in der Woche. Für die Hst. Altmarkt und Sandower Brücke ist die Bedienungsfähigkeit in der HVZ nicht ausreichend, um die Ziele des NVP zu erfüllen (15-Min-Takt). Die vollständige Netzabdeckung (Einzugsbereiche der Haltestellen) ist hingegen im gesamten Altstadtbereich gegeben.	-	Ein Ausbau des ÖPNV-Angebots ist nach Abstimmung mit Cottbus Verkehr auf absehbare Zeit nicht realisierbar und auch nicht im NVP vorgesehen. Langfristig sollte ein 10-Minuten-Takt für die zentrale Altstadtachse "Berliner Straße – Altmarkt – Sandow" angestrebt werden. Eine Verbesserung der Netzabdeckung ist nicht erforderlich.
Barrierefreiheit der Bushaltestellen Nur ca. 60% aller Bushaltestellen im Stadtgebiet befindet sich in einem barrierefreien Zustand. Der Zugang zum ÖV wird hierdurch für mobilitätseingeschränkte Personen eingeschränkt / erschwert. Zudem befinden sich einige Haltestellen in einem sanierungsbedürftigen Zustand.	Ausbau der barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen (Ö1) / Förderung von multimodalen Wegekettten (Ö2) / Verbesserung der Fahrgastinformation (Ö3)	Der barrierefreie Ausbau und eine verbesserte Ausstattung der Haltestellen sowie die Schaffung barrierefreier Wegebeziehungen zu wichtigen öffentlichen Einrichtungen sind als Maßnahmen im Handlungskonzept enthalten.
Alter des Straßenbahnfuhrparks Der Fuhrpark besteht derzeit aus über 30 Jahre alten, modernisierten Tatra KTNF6 Gelenktriebwagen mit Niederflurmittelteil. Ab 2020 sollen 7 (+ 13 optionale) Neufahrzeuge mit einem Niederfluranteil von 70 % angeschafft werden. Eine Angebotsausweitung (z.B. im Bereich Altmarkt – Sandow) ist auf dieser Grundlage nur bei Beibehaltung des Tatra-Bestands möglich.	Ausbau der barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen (Ö1)	Die schrittweise Erneuerung des Fuhrparks zur Beschaffung von neuen Straßenbahnfahrzeugen ist bereits im NVP verankert und daher kein separater Baustein des Handlungskonzepts. Eine perspektivische Erweiterung des Fuhrparks über den geplanten Neukauf hinaus wird erforderlich sein, sollte

7.1.4 MIV

Analog zur Differenzierung der Maßnahmenbündel des Radverkehrs erfolgt nachfolgend eine Differenzierung in fließenden und ruhenden Verkehr.

Fließender MIV | Zukünftige Erschließung der Altstadt

Im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts ist es Ziel des vorliegenden Handlungskonzepts, den Durchgangsverkehr in der Altstadt auf den Hauptstraßenring zu verlagern und dabei die Belange des Anwohner- und Besucher-, Beschäftigten und Wirtschaftsverkehrs vor Ort vollumfänglich zu

berücksichtigen. Hierfür soll auch zukünftig die Erschließung sämtlicher (Teil-)Quartiere der Altstadt gewährleistet sein (Leitziel M2). Umgesetzt wird dies mittels einer sternförmigen Erschließung vom Straßenring aus, von welchem aus die Zufahrt zu den anliegenden Altstadtquartieren erfolgt. Dabei bleiben die bestehenden Einbahnstraßenregelungen weitestgehend unangetastet; Änderungen in der Verkehrsführung bleiben auf das notwendige Maß reduziert. Um die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für Fußgänger insbesondere auf dem Altmarkt und entlang der Berliner/ Sandower Straße zu verbessern, werden diese Bereiche verkehrsberuhigt. Der bisher über den Straßenzug Berliner Straße – Sandower Straße abgewinkelte Durchgangsverkehr wird nördlich und südlich über den umgebenden Hauptstraßenring geleitet (Leitziel M1).

Bei dem nachfolgend in Abbildung 7-7 räumlich dargestellten, zukünftigen System zur Altstadterschließung sind zudem die folgenden Randbedingungen zu beachten:

- Die zukünftig eingerichteten Durchfahrtsperren sollen als versenkbare Poller installiert werden. Somit können Sonderfahrzeuge, z. B. Ver- und Entsorgungssowie Einsatzfahrzeuge diese auch weiterhin passieren. Inwiefern zusätzlichen Nutzergruppen die Durchfahrt gewährt wird (z. B. Handwerkern, Pflegediensten, Paketdiensten und Speditionen etc.), ist im Einzelfall zu entscheiden bzw. auch nachträglich anpassbar.

Tabelle 7-4 Übersicht der geplanten Durchfahrtsperren

Standort der Durchfahrtsperre	Gesperre Fahrbeziehung	Bauliche Lösung
Klosterstraße (Quartiersparkhaus)	Durchfahrt Klosterstraße	Versenkbarer Poller
Gertraudenstraße (zwischen Mühlenstraße und Berliner Straße)	Berliner Straße – Gertraudenstraße	Versenkbarer Poller
Mühlenstraße (zwischen Gertraudenstraße und Gerichtsplatz)	Mühlenstraße – Gerichtsplatz	Versenkbarer Poller
Gerichtsplatz (südöstliches Platzen)	Am Spreeufer – Gerichtsplatz	Versenkbarer Poller
Am Spreeufer (Gerichtsplatz – Gertraudenstraße)	Durchfahrt Am Spreeufer	Versenkbarer Poller
Mühlenstraße (zwischen Neustädter Straße und Spremberger Straße)	Durchfahrt Mühlenstraße	Versenkbarer Poller
Schloßkirchstraße (zwischen Burgstraße und Spremberger Straße)	Durchfahrt Schloßkirchstraße	Versenkbarer Poller
Am Turm (nördliches Straßenende)	Am Turm – Am Stadtbrunnen	Versenkbarer Poller

- Das bestehende Einbahnstraßensystem in der Altstadt bleibt weitgehend unangetastet. Änderungen ergeben sich nur dort, wo im Zuge der Unterbindung des Durchgangsverkehrs Anpassungen erforderlich sind. Konkret betrifft dies eine veränderte Führung in der Friedrich-Ebert-Straße nördlich der Virchowstraße sowie in der Mühlenstraße im Abschnitt zwischen Gertraudenstraße und Neustädter Straße

Fließender MIV | Lieferverkehr

- Die Befahrung des Altmarkts sowie der Sandower Straße bis zum Altmarkt wird Lieferfahrzeugen sowie den dort ansässigen Gewerbetreibenden auch weiterhin gestattet. Hier gelten zukünftig dieselben Regelungen wie in den bisherigen Fußgängerzonen (z. B. »Lieferverkehr frei« in der Spremberger Straße).
- Die Umfrage der Gewerbetreibenden ergab, dass die Lieferzeiten der Anlieferungen nicht den zulässigen Anlieferungszeiten entspricht (derzeit 6-10 Uhr). Gegebenenfalls ist daher eine Ausweitung der Zeiträume zur Anlieferung denkbar.
- Zudem soll die Belieferung im Kernstadtbereich durch eine neue Lieferzone in der Neustädter Straße gewährleistet werden, die ggf. auch außerhalb des genannten Zeitraums Anlieferungen ermöglicht. Diese kann über die Zufahrt Freiheitsstraße erreicht werden und bietet kurze Wege zu den Geschäften und der Gastronomie in der Spremberger Straße, der Burgstraße sowie am Altmarkt.
- Die Spremberger Straße kann zukünftig nicht mehr an der Mühlenstraße überquert werden; stattdessen ist im westlichen Abschnitt eine Wendestelle geplant, so dass eine direkte Zufahrt von Westen (Berliner Straße) aus erfolgen kann.

Die zukünftige Erschließung der Altstadt unter Berücksichtigung der verkehrsrechtlichen Anordnungen sowie der gegebenen und neuen Einbahnstraßenregelungen ist in der nachfolgenden Abbildung 7-7 dargestellt.

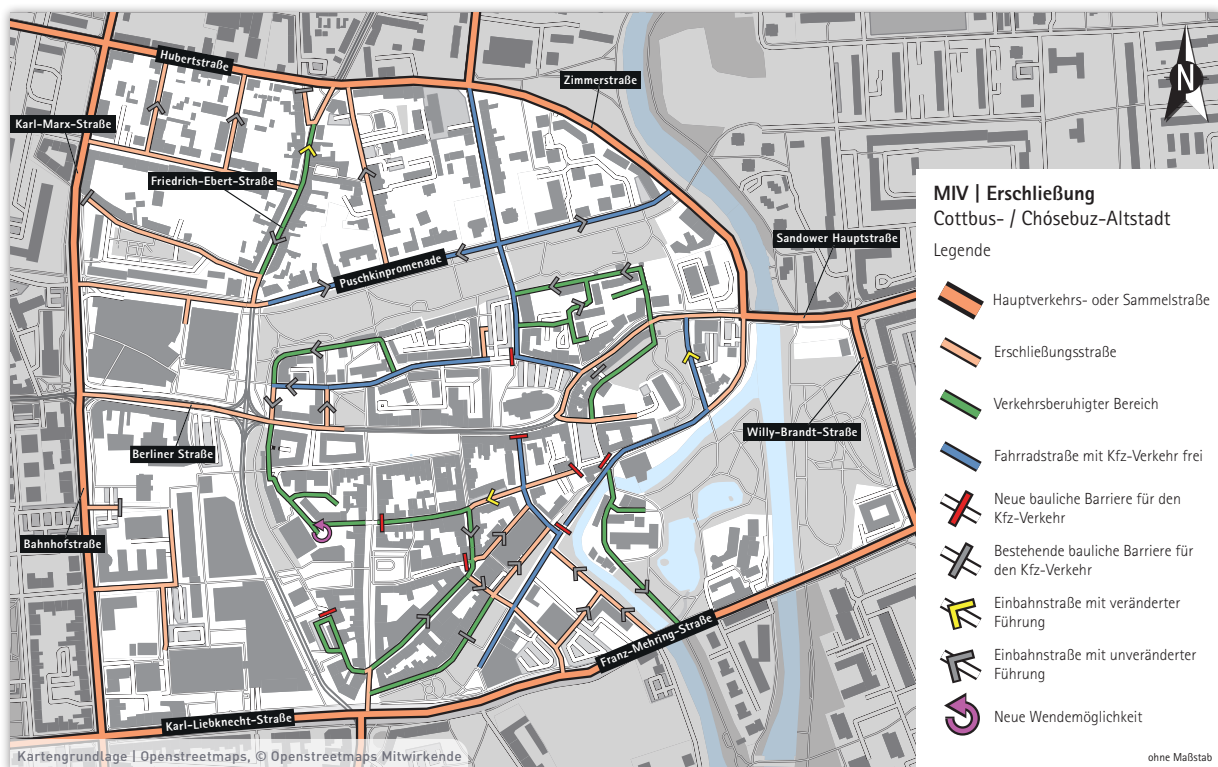


Abbildung 7-7 Zukünftige Erschließung der Altstadt aus Sicht des fließenden MIV

Ruhender MIV

Dem Vorzugsszenario entsprechend zielen zahlreiche Einzelmaßnahmen auf eine Neuordnung des öffentlichen Parkraums im Untersuchungsgebiet ab (Leitziel M3). Durch die Verlagerung von Stellplätzen aus dem öffentlichen Raum soll mehr Platz für andere Zwecke geschaffen werden, z. B. für Außengastronomie und Außenwerbemöglichkeiten sowie für eine attraktivere Gestaltung von Wegen und Plätzen. Dies soll insgesamt zu einer hohen Aufenthaltsqualität in der Cottbuser Altstadt beitragen, wovon Händler und Gastronomen, Anwohner und Besucher gleichermaßen profitieren.

Hierfür dienen insgesamt drei Maßnahmenbündel: Zum einen wird zukünftig stärker zwischen dem Parkraumangebot für Bewohner und Besucher unterschieden, um Bewohnern ein größeres Stellplatzangebot zu gewährleisten und Besuchern eine bessere Orientierung anhand eines Parkleitsystems zu zentralen Parkmöglichkeiten zu geben. Dabei wird wie folgt zwischen Bewohnern und Besuchern differenziert:

- **Bewohnern** steht zukünftig der Parkraum in der Altstadt außerhalb von Parkhäusern weitestgehend exklusiv zur Verfügung.
- **Besucher** werden zu zentralen Parkhäusern und Parkplätzen geleitet, welche sich vorzugsweise am Rand der Altstadt befinden.

Zum zweiten erfolgt eine Bündelung eines Stellplatzangebots in mindestens einem Quartiersparkhaus, damit die somit frei werdenden Flächen im öffentlichen Raum anderen Verkehrsmitteln sowie einer attraktiveren Stadtraumgestaltung zur Verfügung stehen. Und zum dritten gilt die Zielsetzung, möglichst viele Besucher zu den vorhandenen Parkmöglichkeiten am Straßenring zu leiten und Parksuchverkehr innerhalb der Altstadt zu unterbinden. Die wesentlichen Aspekte sind nachfolgend zusammengefasst:

- Perspektivisch soll ein Quartiersparkhaus auf dem bisherigen Parkplatz an der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße (Oberkirchplatz) errichtet. Die dortigen Stellplätze sollen vorrangig Bewohnern zur Verfügung stehen. Sobald dies errichtet ist, soll dieses die Stellplätze im Umfeld des Gerichtsplatzes sowie der Klosterstraße ersetzen. Auch Anwohner der westlichen Altstadt haben die Möglichkeit, einen Stellplatz im Parkhaus zu nutzen. Die im Quartiersparkhaus vorgehaltene Stellplatzkapazität kann je nach baulicher Ausführung die Anzahl der wegfallenden Stellplätze im öffentlichen Raum mehr als kompensieren (vgl. Tabelle 7-5).²⁰

²⁰ Die überschlägige Ermittlung der Stellplatzanzahl orientiert sich an der Studie »Quartiersgaragen in Berlin. Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren« der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen von September 2018 (Aufrufbar unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf; zuletzt aufgerufen am 11.11.2019)

Etwa 20 Stellplätze können in den unteren zwei Halbgeschossen, welche im vorderen Bereich für andere Nutzungen freigehalten werden und somit nur teilweise als Parkflächen zur Verfügung stehen, geschaffen werden. Bei der anzusetzenden Grundfläche wurde sich an den vorhandenen Gebäudekanten im Umfeld sowie der Dimensionierung des derzeitigen Parkplatzes orientiert, bei der Gebäudehöhe an den Nachbargebäuden orientiert. Bei einer verfügbaren Grundfläche von 33 m x 73 m ist mit jedem weiteren Halbgeschoss mit etwa 45 zusätzlichen Stellplätzen zu rechnen. Bei insgesamt 11 Ebenen ergibt sich somit eine Kapazität von ca. 430 Stellplätze für die neue Quartiersgarage.

Insgesamt sollen perspektivisch lediglich 11 % des Stellplatzangebots der Altstadt ersetzt werden.

Tabelle 7-5 Stellplatzbilanz mit / ohne Quartiersparkhaus im Untersuchungsgebiet

Stellplatzart (im Untersuchungsgebiet)	SP-Kapazität (ca.)	%-Anteil (vorher)	%-Anteil (nachher)
SP in Parkhäusern (gesamt)	1.940	70,0%	67,1%
SP auf Parkplätzen (gesamt)	135	4,9%	4,7%
Sonstige SP (Bewohner / Besucher, verbleibend)	200	7,2%	6,9%
Sonstige SP (Bewohner, verbleibend)	185	6,7%	6,4%
Zu ersetzende Stellplätze (Bewohner / Besucher)	310	11,2%	
BILANZ (vorher)	2.770		
Neue Quartiersgarage (Oberkirchplatz)	430		14,9%
BILANZ (nachher)	2.890		
		100,0%	100,0%

- Der Bau eines zusätzlichen Parkhauses am Knotenpunkt Franz-Mehring-Straße / Freiheitsstraße, welches ggf. ebenfalls als Quartiersparkhaus dienen kann, wird langfristig geprüft.
- Besuchern der östlichen Altstadt steht auch weiterhin der Parkplatz am Oberkirchplatz zur Verfügung, welche in das zukünftige Parkleitsystem integriert wird. Besuchern der westlichen Altstadt können den Parkplatz gegenüber der Stadthalle, an der Bahnhofstraße sowie das Parkhaus der Spree Galerie nutzen. Vom Süden kommende Besucher werden zu den Parkhäusern im Blechen-Carré, dem City-Parkhaus sowie am Neustädter Platz geleitet.
- Die Umwandlung von weiterem Parkraum in Bewohnerstellplätze wird im Einzelfall geprüft. Dies gilt z. B. für die Stellplätze entlang der Puschkinpromenade, der Goethestraße, am Brandenburger Platz sowie am Turm.
- Behindertenstellplätze können sowohl in den Parkhäusern als auch im öffentlichen Raum, ggf. in der Nähe von öffentlichen (Verwaltungs-)Einrichtungen, abmarkiert werden. Dies ist im Einzelfall gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden. Unabhängig davon besteht für Berechtigte auch weiterhin die Möglichkeit, einen privaten Behindertenstellplatz in Wohnnähe / Nähe des Arbeitsplatzes zu beantragen.

Die nachfolgende Abbildung 7-8 differenziert die Veränderungen des Parkraumangebots im Kernbereich der Altstadt nach zusätzlichen, wegfallenden und in der Benutzung umgewidmeten Stellplatzkapazitäten sowie potenziellem Bewohnerparkraum.

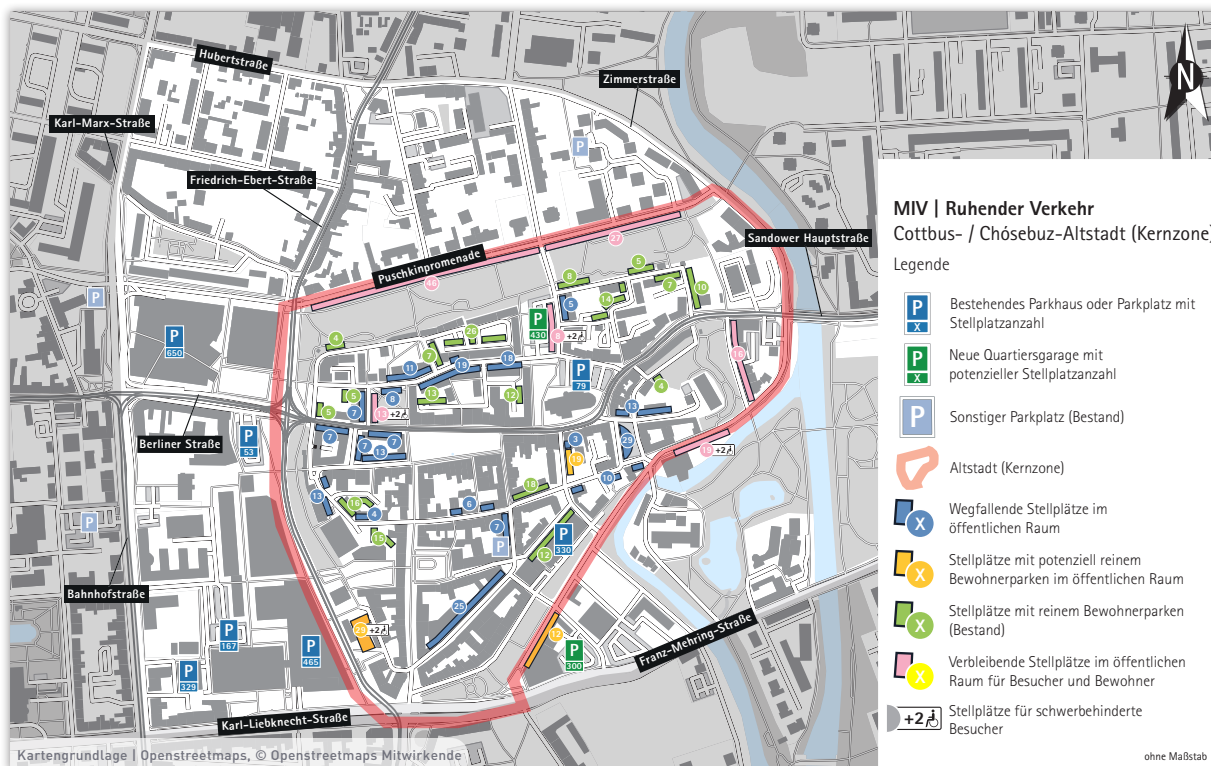


Abbildung 7-8 Zukünftiges Stellplatzangebot für den ruhenden MIV in der Altstadt-Kernzone

Im Zuge der Neustrukturierung des öffentlichen Parkraums wird vorgeschlagen, auch ein neues Parkleitsystem zu installieren. Dieses soll mit einer dynamischen Steuerung mit Echtzeitanzeigen ausgestattet werden, um Besuchern Informationen über die aktuelle Auslastung zu geben und ggf. alternative Parkmöglichkeiten anzuzeigen. Dies senkt den Parksuchverkehr in der Altstadt und trägt zu einer Verringerung des MIV bei. Neben der Auslastung sollen auch Informationen zu vorhandenen Ladesäulen im jeweiligen Parkhaus integriert werden. Zukünftig werden zudem Übersichtstafeln an den Hauptstraßen Richtung Altstadt installiert, welche Besuchern der Altstadt die Parkmöglichkeiten in der Nähe ihres jeweiligen Ziels anzeigen. Zudem sollten verstärkt digitale und smarte Informationsmöglichkeiten genutzt werden, um sich über Parkmöglichkeiten und ggf. freie Stellplatzkapazitäten zu informieren.

Die nachfolgende Abbildung 7-9 stellt die Routen des Parkleitsystems sowie die jeweiligen Standorte von dynamischen Echtzeitanzeigen dar.

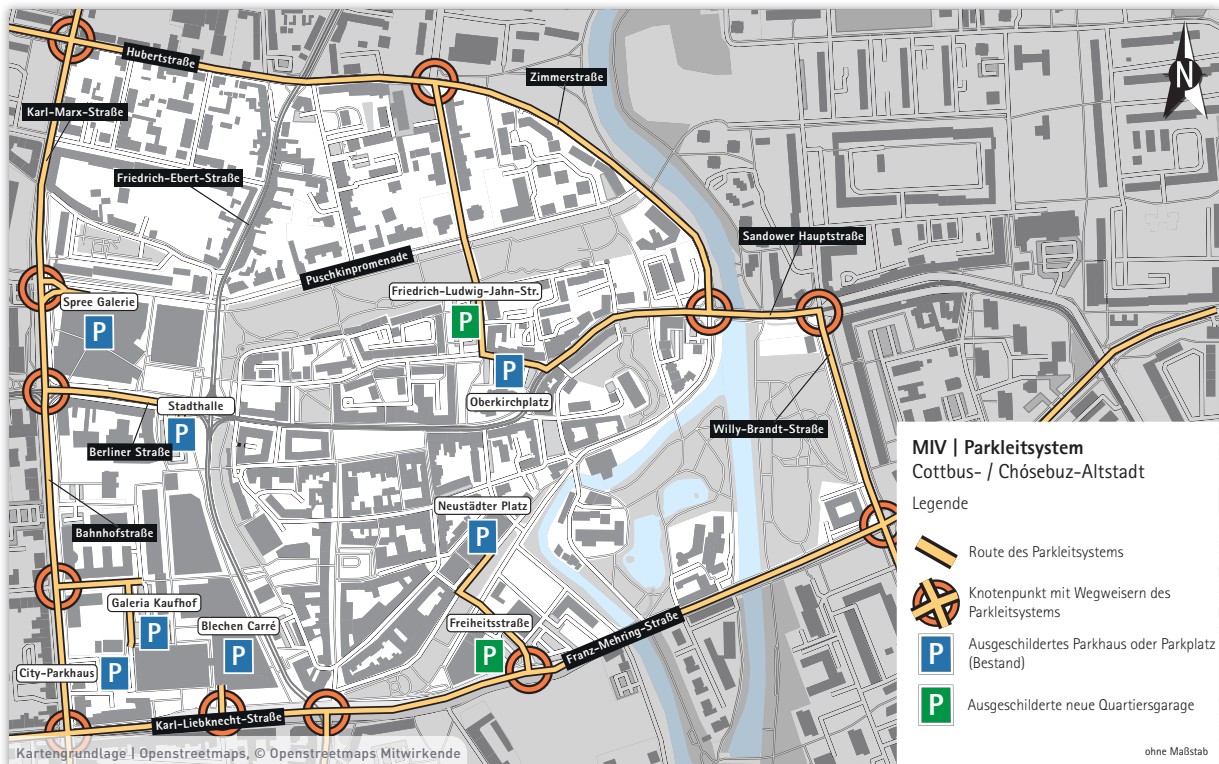


Abbildung 7-9 Zukünftiges Parkleitsystem im Untersuchungsgebiet

Um die Beseitigung der im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Defizite und die Umsetzung der daraus entstandenen Leitziele abschließend besser nachvollziehen zu können, sind diese den abgeleiteten Maßnahmen in der nachfolgenden Tabelle 7-6 zusammenfassend gegenübergestellt:

Tabelle 7-6 Gegenüberstellung: Defizite - Leitziele - Maßnahmen (MIV)

Schwächen (Bestandsanalyse)	Leitziel im Vorzugsszenario	Maßnahmen im Handlungskonzept
Unübersichtliches Erschließungssystem Die Altstadt weist eine große Anzahl an verschiedenen Straßenquerschnitten, Regelungen zu Einbahnstraßen und Beschränkungen für den Allgemeinverkehr auf, welche insbesondere für Besucher nicht intuitiv sind. Eine systematische Straßenhierarchisierung zur Bevorrechtigung von MIV, Radverkehr oder ÖPNV fehlt.	Direkte Erschließung aller Altstadtquartiere (M2)	Mit im Handlungskonzept beschriebenen Maßnahmen, wie z. B. Querschnittsänderungen sowie der allgemeinen Neugliederung des Straßennetzes, wird eine direkte Erschließung der Altstadtquartiere durch jeweils mindestens eine Straße vom Straßenring aus ermöglicht.
Durchgangsverkehr Eine effektive Unterbindung des Durchgangsverkehrs findet nicht statt.	Unterbindung des Durchgangsverkehrs (M1)	Mit im Handlungskonzept beschriebenen Maßnahmen, wie z. B. Durchfahrtssperren, Anpassung von Einbahnstraßen sowie der allgemeinen Neugliederung des Straßennetzes, wird eine effektive Unterbindung des Durchgangsverkehr ermöglicht.
Fahrbahnbelag In der Altstadt besteht die Fahrbahn vieler Straßenabschnitte aus Kopfsteinpflaster. Dies beeinträchtigt die Befahrbarkeit und erhöht die Lärmemissionen des Verkehrs.	-	Aufgrund von Denkmalschutzgründen sind in vielen Straßen Kopfsteinpflaster obligatorisch. Im Zuge der Maßnahmen zur geplanten Neugestaltung zahlreicher Straßenquerschnitte ist jedoch auch eine Wahl aus Lärmschutz geeigneter Kopfsteinpflaster denkbar. Zudem führt die geplante Neugliederung des Wegenetzes (verkehrsberuhigte Bereiche, Ausweitung von Fußgängerzonen) zu einer allgemeinen Verkehrsberuhigung.
Mangelhaftes Parkleitsystem Das vorhandene Parkleitsystem zeigt lediglich die jeweils nächste Option und ggf. noch die Anzahl der verfügbaren Stellplätze an. Eine dynamische Echtzeitanzeige der Auslastung und somit aktive Steuerung der Parkraumnachfrage fehlt. Eine Gesamtübersicht zur Orientierung sowie eine Verortung der jeweiligen Parkmöglichkeiten steht Besuchern nicht zur Verfügung.	Neuorganisation des öffentlichen Parkraums (M3)	Das Parkleitsystem wird neu organisiert und das bestehende System durch eine dynamische Steuerung mit Echtzeitanzeige ersetzt. Zukünftig dienen Übersichtstafeln an den Hauptstraßen Besuchern der Altstadt zur Orientierung.
Art der Bewirtschaftung des Parkraumangebots Die Mehrheit der vorhandenen Bewohnerstellplätze können ebenfalls von Besuchern genutzt werden. Aus dieser Mischnutzung ergibt sich eine mangelnde Transparenz sowie eine Überbelegung der eigentlich vorrangig für Bewohner vorgesehenen Stellplätze.	Neuorganisation des öffentlichen Parkraums (M3)	Das Parkraumsystem wird neu organisiert. Die Mischnutzung von zahlreichen Stellplätzen durch Anwohner und Besucher entfällt; Anwohnern stehen zukünftig überwiegend reine Bewohnerstellplätze zur Verfügung. Das Parkleitsystem führt Besucher zu zentralen Parkhäusern und Parkplätzen, welche sich überwiegend am Rand der Altstadt befinden. Im Klosterquartier wird das öffentliche Stellplatzangebot in einem Quartiersparkhaus gebündelt.

7.1.5 Mobilitätsangebote

Die Mobilitätsangebote umfassen alle Angebote und Dienstleistungen, welche nicht einzelnen Verkehrsträgern zugeordnet werden können und somit multimodale Schnittmengen bilden. Hierzu zählen räumlich in der Altstadt verortete Mobilitätsstationen ebenso wie (ggf. virtuelle) Informationsportale zur Mobilität.

Mobilitätsstationen

Für die Bereitstellung der ergänzenden Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum wird die Einrichtung sogenannter »**Mobilitätsstationen**« vorgeschlagen. Hierbei werden ein an festen Standorten verkehrsträgerübergreifende und räumlich gebündelte Angebote geschaffen. Grundsätzlich sind dabei die folgenden Bausteine denkbar:

- Verleihsysteme (Bike- und Carsharing)
- Lastenradverleih
- E-Ladeinfrastruktur für Pedelecs / eBikes sowie E-Pkw
- überdachte Radabstellanlagen (ggf. in Kombination mit verschließbaren Fahrradboxen zum Langzeitparken)
- Luftpumpstation und Schlauchautomat
- Schließfächer (z. B. zur Verwahrung von Gepäck und Einkäufen)
- Infotafeln mit Mobilitätsangeboten (z. B. mit Abbildung des Radnetzes, Routenvorschlägen für Rad- und Fußverkehr, Standorten der weiteren Mobilitätsstationen und anderer relevanter Anlaufpunkte etc.)

Bei der Wahl der Standorte sind mögliche Zielorte, Nähe zu ÖPNV-Stationen (Multimodalität), Platzverfügbarkeit und Sichtbarkeit im öffentlichen Raum sowie die freie Zugänglichkeit relevant. Folgende Standorte im Untersuchungsgebiet werden vorgeschlagen:

- Puschkinpromenade / Friedrich-Ebert-Straße: Stadthalle (Touristinformation)
- Oberkirchplatz / ÖPNV-Haltestelle: Altmarkt
- Stadtpromenade / ÖPNV-Haltestelle: Stadtpromenade (Cottbusverkehr)

Die genannten Standorte der Mobilitätsstationen sowie zusätzlicher Standorte ausgewählter Mobilitätsangebote sind in Abbildung 7-5 räumlich dargestellt. Hinweise zur Etablierung eines Verleihsystems für Bike- und Carsharing sowie zur Elektromobilität werden anschließend skizziert.

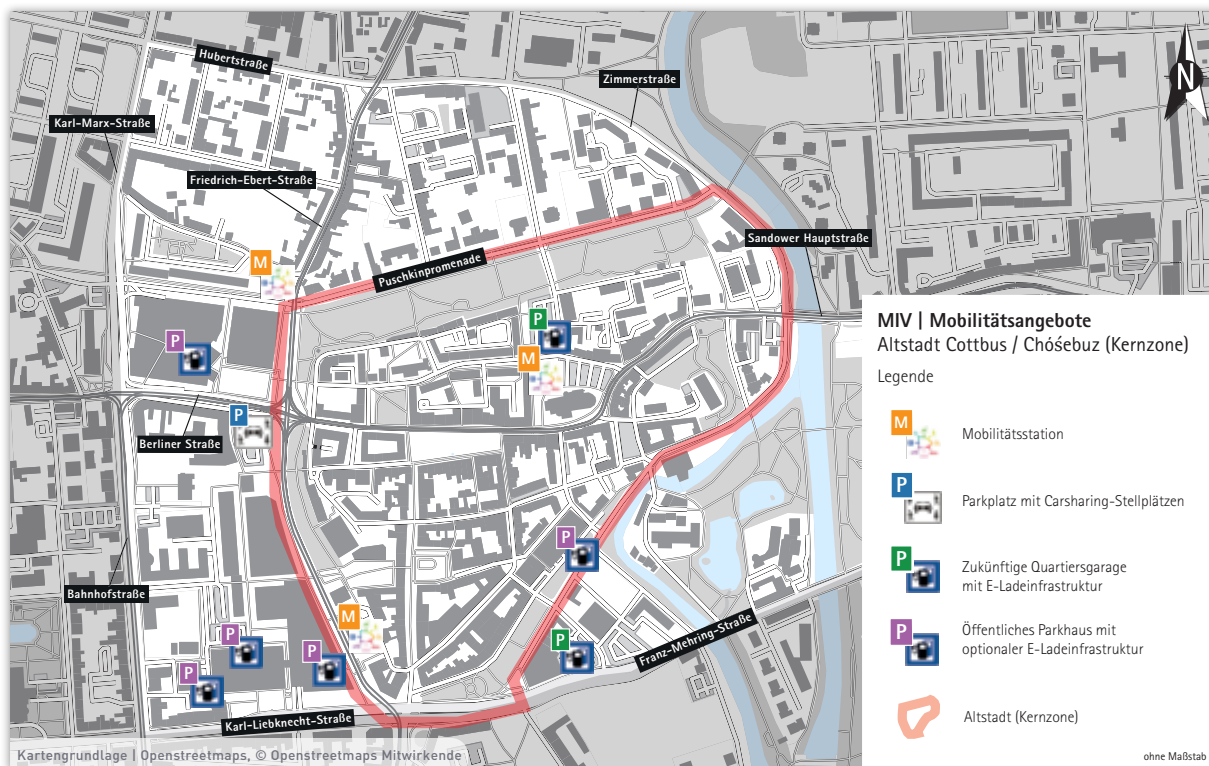


Abbildung 7-10 Zukünftige Standorte mit Mobilitätsangeboten im Untersuchungsgebiet

Sharing-Systeme

Fahrradverleihsysteme bieten die Möglichkeit, Personen und Haushalten für eine zeitlich begrenzte Verleihdauer ein Fahrrad zur Verfügung zu stellen. So können z. B. Besucher Leihräder nutzen, um die Altstadt zu erkunden. Ein Bikesharing-Angebot stellt für die Stadt Cottbus daher ein sinnvolles Ergänzungsangebot dar, um den Radverkehrsanteil weiter zu steigern und eine Vernetzung verschiedener Verkehrsträger zu fördern.

Analog zum Carsharing bietet sich die Möglichkeit, Bikesharing-Angebote über das »free-floating«-System oder stationsbasiert zu organisieren. Wegen des geringeren Stellplatzbedarfs, der modular aufbaubaren Ausleihstationen sowie der Möglichkeit, die Fahrräder bei lokal einseitiger Benutzung auch neu zu verteilen, sind beide Optionen denkbar und können evtl. auch parallel installiert werden.

Grundsätzlich ist es sinnvoll, als Stadt einen Rahmenvertrag mit einem Bikesharing-Anbieter abzuschließen, um ein qualitativ und quantitativ angemessenes, stationsbasiertes Angebot abzusichern und die Verantwortlichkeit hinsichtlich der Wartung und ordnungsgemäßem Betrieb zu klären. Ziel sollte es sein, die Verfügbarkeit des Angebots an allen relevanten Punkten im Stadtgebiet zu gewährleisten. Für die Nutzerakzeptanz ist zudem entscheidend, auch außerhalb des Untersuchungsraums

entsprechende Standorte zu installieren (z. B. am Hauptbahnhof sowie in den benachbarten Stadtteilen), um genügend Anlaufpunkte für Entleihe und Rückgabe zu gewährleisten.

Um eine gewisse Sichtbarkeit im öffentlichen Raum zu gewährleisten sowie die schwankende Nachfrage abzudecken, ist an den vorgeschlagenen, festen Standorten mit mindestens zehn Fahrrädern pro Standort zu kalkulieren. Zusätzlich zu klassischen Fahrrädern können optional eBikes / Pedelecs angeboten werden; auch für Lastenräder gibt es mittlerweile kommerzielle Sharing-Anbieter und die entsprechende Stationsinfrastruktur, so dass ich z. B. Einkäufe mit dem Lastenrad auch ohne Pkw oder dem ÖPNV nach Hause transportieren lassen. Die Bereitstellung sollte aus kommunaler Sicht kostenneutral, d.h. nutzerfinanziert erfolgen. Eventuell lassen sich auch vergünstigte Konditionen für bestimmte Nutzergruppen aushandeln, z. B. ein monatliches Zeitkontingent für eine kostenlose Nutzer von ÖPNV-Zeitkartenbesitzer (via Cottbusverkehr), für Anwohner im Untersuchungsgebiet oder für Studenten in Zusammenhang mit der Semesterticketnutzung.

Dieses Angebot sollte nach einem Testzeitraum evaluiert und dem Bedarf entsprechend angepasst werden. Die bereit zu stellenden Kapazitäten sind mit dem entsprechenden Anbieter auszuhandeln. Entsprechende Flächen sollten möglichst großzügig an geeigneten Standorten (im Rahmen der Mobilitätspunkte) eingeplant werden. Alternativ lassen sich bestimmte Zonen (z. B. die Kernstadt) auch als Free-Floating-Bereich definieren, in welchen ein Abstellen im gesamten öffentlichen Raum möglich ist, oder bestimmte Bereiche ausschließen, in welcher ein Abstellen technisch untersagt wird (z. B. innerhalb der Fußgängerzonen). Im Zuge der Erfahrungen des »Wildparkens« in vielen Städten ist hierbei sehr genau zu überlegen, ob und ggf. wo ein Free-Floating-Bereich eingerichtet werden kann.

Carsharing meint die entgeltliche Nutzung eines Mietfahrzeugs (Pkw, Transporter), welches von einem Anbieter zur Verfügung gestellt wird und für eine bestimmte Dauer oder Entfernung entliehen werden kann. Ein den Bewohnern und Besuchern der Altstadt zur Verfügung stehendes Carsharing-Angebot ist ein sehr sinnvoller Bestandteil des Mobilitätsmanagements, da so die Entkopplung von Besitz und Nutzung eines Pkw möglich wird. Auf diese Weise verfügen zum einen autofreie Haushalte über die grundsätzliche Möglichkeit, einen Pkw zu nutzen. Zum anderen besteht so die Möglichkeit, autobesitzende Haushalte langfristig ggf. von der fehlenden Notwendigkeit eines privaten Pkw zu überzeugen, wenn ein entsprechend verfügbares Verleihsystem existiert. Dies kann insgesamt zu einer Minderung des Stellplatzbedarfs im öffentlichen Raum beitragen, wodurch weitere Flächen in der Altstadt für anderen Nutzungen zur Verfügung stehen.

Wie in nachfolgender Abbildung 7-11 zu sehen, wird grundsätzlich zwischen zwei Arten von Carsharing unterschieden:

Stationsbasiert	
	Das Fahrzeug wird an einer Station in der Nähe abgeholt und muss dorthin zurück gebracht werden.
Free-floating	
	Das Fahrzeug steht dort, wo der letzte Kunde es abgestellt hat. Man ortet es per Handy. Nach der Fahrt stellt man es ab, wo man will. (Aber nur innerhalb des vom Anbieter definierten Geschäftsgebiets!)

Abbildung 7-11 Arten des Carsharings (Quelle: Bundesverband CarSharing)

Für die Cottbuser Altstadt ist stationsbasiertes Carsharing vorzuziehen. Zwar sind so genannte »free-floating« Fahrzeuge für den Nutzer in der Handhabung flexibler, allerdings sollten alle im Untersuchungsgebiet entliehenen Fahrzeuge auch wieder in der jeweiligen Station abgestellt werden, um allen Bewohnern und Besuchern ein gleichbleibendes Angebot eines Fahrzeugpools zu garantieren.

Bezüglich der Anzahl der im Quartier vorzuhaltenden Fahrzeuge sind in Abstimmung mit dem Betreiber entsprechende Rahmenbedingungen bzw ggf. »Startwerte« zu setzen. Wichtig ist dabei, dass an jedem Standort die Wahl zwischen unterschiedlichen Fahrzeugklassen und jeweils mehreren Fahrzeugen besteht, um eine ausreichende Verfügbarkeit und Flexibilität je nach Einsatzzweck des Fahrzeugs für den Nutzer zu gewährleisten. Aus diesem Grund wird eine Mindestanzahl von fünf bis zehn Fahrzeugen pro Standort empfohlen, die nachträglich an die Nachfrage angepasst werden kann.

Ein fester Kooperationspartner auf kommunaler Seite kann für die Organisation und Bereitstellung des Carsharing-Angebots an den Mobility-Hubs federführend verantwortlich sein. Hierbei bietet sich insbesondere Cottbusverkehr an, welches aufgrund der großen Anzahl an Zeitkarteninhabern bereits über einen ausgeprägten Kundenstamm in Cottbus (und insbesondere im Untersuchungsgebiet) verfügt und Carsharing als zusätzliches, attraktives Mobilitätsangebot in die Tarifstruktur integrieren kann. Dadurch lassen sich auch Größenvorteile nutzen, wie z. B. Rabatte oder die Etablierung eines Corporate-Fuhrparks, wie sie z. B. bei Firmen angeboten werden. Über einen Rahmenvertrag mit einem strategischen Partner lässt sich so für einen festgeschriebenen Zeitraum ein gleichbleibendes Angebot in der Größenordnung wie vorgeschlagen realisieren. Als strategische Partner auf Anbieterseite bieten sich dabei bereits etablierte Anbieter stationären Carsharings an.²¹

21 z. B. teilAuto, Flinkster, Stadtmobil, Greenwheels oder cambio CarSharing

Finanzierungsbedarf ergibt sich zum einen durch die Bereitstellung der Stellplatzkapazitäten an den Standorten, zum anderen durch die Bereitstellung, Wartung und Betrieb der Fahrzeuge. Beides kann nutzerbasiert erwirtschaftet werden; es besteht jedoch die Möglichkeit, mögliche finanzielle Vorteile des Rahmenvertrags, z. B. in Form eines zeitlich begrenzten Kontingents kostenloser Nutzung oder Rabatten auf die Nutzungsgebühr, an die Besitzer von ÖPNV-Zeitkarten oder an die Bewohner der Altstadt weiterzugeben.

Als Standorte bieten sich insbesondere die Mobilitätsstationen an, um diese multimodal auszurichten und die Nutzung ggf. mehrerer Angebote zu ermöglichen. An allen Standorten besteht zukünftig die Möglichkeit, vorhandene Stellplätze umzuwidmen und für Carsharing-Fahrzeuge zu reservieren.²² Berücksichtigt man die zukünftige MIV-Erschließung der Altstadt sowie die öffentlich verfügbaren Stellplatzkapazitäten, ist zudem der neue Parkplatz an der Stadthalle (Berliner Straße / Stadtpromenade) ein weiterer, geeigneter Standort zur Einrichtung von dem Carsharing vorbehaltenen Pkw-Stellplätzen. Für die allgemeine Förderung der Akzeptanz und Sichtbarkeit des Carsharings ist eine Etablierung weiterer Standorte im Stadtgebiet, z. B. am Cottbuser Hauptbahnhof sowie in weiteren Wohnquartieren außerhalb der Altstadt, zweckmäßig.

Elektromobilität (MIV)

Zur Förderung der **Elektromobilität** besteht die grundsätzliche Möglichkeit, in der Cottbuser Altstadt eine entsprechende Infrastruktur für E-Mobilität zu installieren. Ziel ist es hierbei, durch eine entsprechende Ausstattung von Stellplätzen einen separaten Bereich für Elektrofahrzeuge auszustatten, an welchem diese während des Parkens geladen werden können. Für die Kalkulation der Nachfrage sowie der Abschätzung des finanziellen Aufwandes sind die folgenden Fragen maßgebend:

- Art der Ladetechnologie / Bauart: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt konkurrieren verschiedene Ladetechnologien miteinander, die sich in der Ladeleistung und Ladedauer, aber auch in der Bau- und Steckerart unterscheiden. Hier ist für den maßgeblichen Zeitraum (2030 / 2035) abzuwarten, welche Ladetechnologie sich durchsetzen wird.
- Kosten je Ladeplatz: Die verschiedenen Bauarten unterscheiden sich auch hinsichtlich der anzusetzenden Kosten. Für die Kalkulation pro Ladeplatz sind zudem die preisliche Entwicklung im genannten Zeitraum sowie Mengenrabatte infolge der zu realisierenden Stückzahl einzubeziehen. Dies kann infolge der dargestellten, konkurrierenden Ladetechnologien nicht abschließend kalkuliert werden.
- Nachfrage (Anzahl der Ladeplätze): Die Kalkulation der vorzuhaltenden Infrastruktur ist infolge der gegenwärtigen Entwicklung für längere Zeiträume schwie-

²² Eine hierfür notwendige StVO-Novellierung mit der entsprechenden Etablierung eines Verkehrszeichens zur Kennzeichnung entsprechender Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum ist derzeit in Ausarbeitung. (vgl. BmVI: StVO-Novelle: Wir machen die Straßen noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter!, Online-Artikel vom 06.11.2019, Link: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/stvo-novelle.html>, zuletzt aufgerufen am 10.11.2019)

rig. Es ist fraglich und stark von den politischen Rahmenbedingungen abhängig, in welchem Maße das hohe Marktpotenzial des Absatzes an Elektrofahrzeugen abgerufen werden kann. Eine Prognose über einen mittelfristigen Zeitpunkt hinaus ist daher nicht auf belastbaren Annahmen zu treffen, für die kalkulierte Anzahl der Ladeplätze jedoch zwingend erforderlich.

Vor dem Hintergrund der eben skizzierten Randbedingungen werden die folgenden Eckpunkte vorgeschlagen:

- Beschränkung auf Ladetechnologie zum Langzeitladen: Bewohner und Beschäftigte der Altstadt parken in der Regel über mehrere Stunden; ggf. teurere Schnellladestationen sind daher nicht erforderlich. Für Besucher der Altstadt sind entsprechende Ladepunkte nicht vorzuhalten; diese können an E-Tankstellen oder ihrem Wohnort zweckmäßiger versorgt werden.
- Verzicht auf nachhaltige, bauliche Eingriffe: Vor dem Hintergrund der fraglichen Etablierung der E-Mobilität als »finale« Antriebstechnologie sowie langfristigen Unsicherheiten in der Nachfrage sowie der Ladetechnik sind nicht-reversible bauliche Eingriffe, z. B. durch die Einbringung von induktiven Ladeplatten in den Boden, zu vermeiden. Stattdessen sind nachträglich entfernbare Elemente, wie z. B. an der Wand anzubringende Ladeboxen, vorzuziehen.
- Standortbündelung: Infolge der skizzierten Randbedingungen wird vorgeschlagen, für die erstmalige Einrichtung von E-Ladeinfrastruktur diese gebündelt im neuen Quartiersparkhaus am Oberkirchplatz unterzubringen. Zum einen fördert dieses besondere und exklusiv im öffentlichen Raum vorgehaltene Ausstattungsmerkmal die Auslastung des Parkhauses, zum anderen vermeidet die Bündelung an einem Standort unnötigen Suchverkehr nach freien Ladesäulen und führt darüber hinaus zu einer Kostenminimierung bei Bau und Betrieb. Grundsätzlich ist jedoch denkbar, in Kooperation mit den bereits bestehenden, öffentlichen Parkhäusern privater Betreiber zu kooperieren, um weitere Standorte für E-Ladeinfrastruktur zu erschließen und diese ggf. im öffentlichen Raum kenntlich zu machen (z. B. im Rahmen des Parkleitsystems).
- Modular erweiterbare Bauweise: Die installierende Ladeinfrastruktur soll die flexible Möglichkeiten zur Erweiterung der vorgehaltenen Kapazitäten bieten. So ist gewährleistet, dass das Angebot jederzeit an die Nachfrage angepasst werden kann. Hierfür eignen sich z. B. Vorhalteflächen für an der Decke / Wand verlaufende Stromschienen im neuen Quartierparkhaus, die bei Bedarf nachgerüstet und an das Stromnetz angeschlossen werden können.

Zur Veranschaulichung sind in Abbildung 7-12 Beispiele für e-Ladeinfrastruktur und einer Stromschiene in einem Parkhaus sowie Ladesäulen-Varianten dargestellt. Zusätzlich können auch mobilitätseingeschränkte Personen auf den dafür vorgesehenen Stellplätzen den Multifunktionsmast nutzen.



Abbildung 7-12 Parkhaus mit e-Ladeinfrastruktur und Stromschiene (Beispiel) | Ladesäulen-Varianten²³

Elektro-Kleinstfahrzeuge (u. a. eScooter)

Elektrokleinstfahrzeuge, wie z. B. eScooter, können aufgrund ihrer jungen Historie, der momentan dynamischen Marktentwicklung und der noch ausstehenden, wissenschaftlichen Studien zu ihren verkehrlichen Auswirkungen derzeit nicht als integraler Bestandteil des Maßnahmenkonzepts berücksichtigt werden. So ist z. B. zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder belegt, dass E-Kleinstfahrzeuge einen signifikanten Beitrag zur Verkehrswende in Hinblick auf eine CO₂-Reduzierung oder eine Verringerung des MIV-Aufkommens leisten können, noch, ob die derzeit in vielen deutschen Großstädten praktizierten Sharing-Modelle auf Dauer wirtschaftlich tragfähig sind.

Mobilitätsplattform

Noch in Bearbeitung.

7.2 Maßnahmen nach Altstadtquartieren

Nachfolgend werden die in Kapitel 7.1 für die nach Verkehrsmittel dargestellten Maßnahmenbündel nach Altstadtquartieren räumlich differenziert, um einen genauen Blick auf die Erschließung der einzelnen Quartiere werfen und ggf. Änderungen für einzelne Nutzergruppen skizzieren zu können. Für die räumliche Verortung wurde das Untersuchungsgebiet der Altstadt in insgesamt sieben Altstadtquartiere unterteilt:

- Quartier A: Virchowstraße
- Quartier B: Puschkinquartier
- Quartier C: Klosterquartier

²³ Quelle: Inno2grid: Elektromobilität Schumacher Quartier, Präsentation vom 08.11.2018, Folie 4 bzw. Folie 18 (Ladeinfrastruktur - Relevante Standards und Technologien / Eine Stromschiene bietet flexible Erweiterungsmöglichkeiten)

- Quartier D: Gerichtsquartier
- Quartier E: Mühlgrabenquartier
- Quartier F: Spremberger Straße
- Quartier G: Stadtpromenade

Die genaue Abgrenzung der einzelnen Quartiere ist in der nachfolgenden Abbildung 7-13 dargestellt:

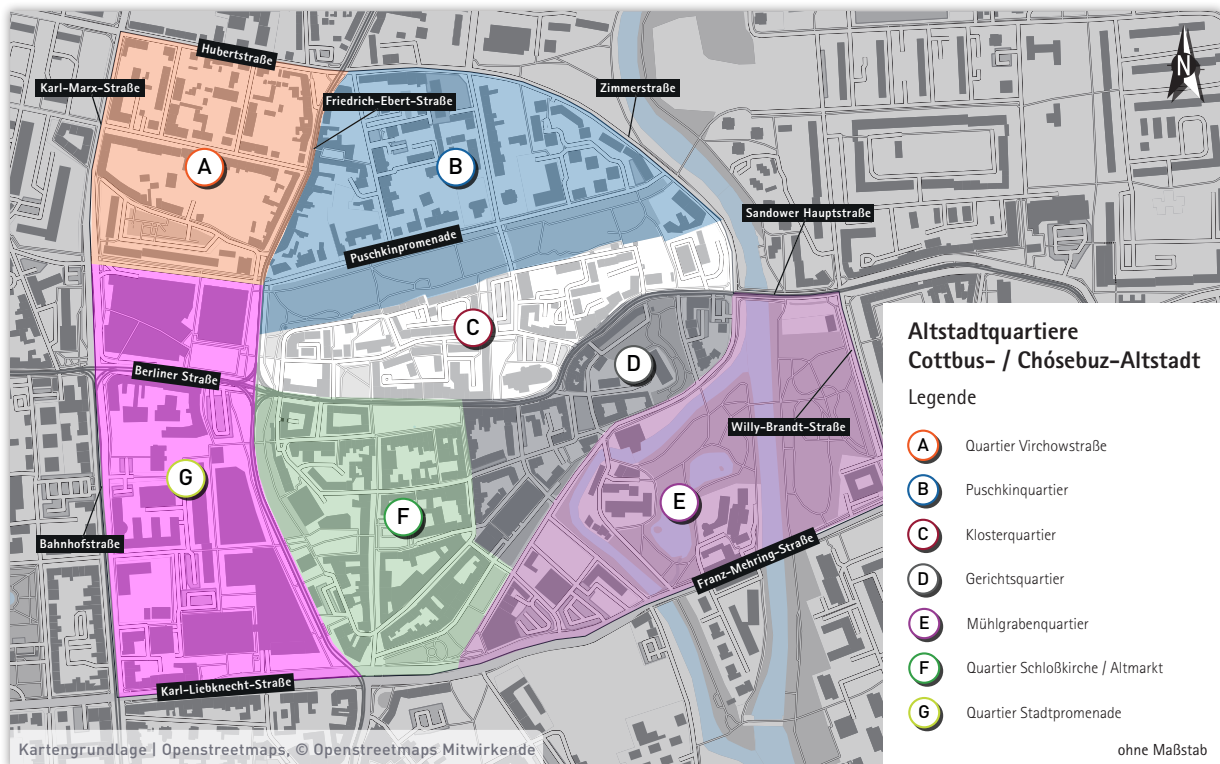


Abbildung 7-13 Altstadtquartiere

Die Bearbeitung von Kapitel 7.2 erfolgt nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierbei wird eine Darstellung aller Einzelmaßnahmen nach Altstadtquartier, eine Darstellung des Zeithorizonts sowie eine Priorisierung aller Maßnahmen erfolgen.

Eine tabellarische Auflistung aller Einzelmaßnahmen findet sich in Anlage 14. Die Einzelmaßnahmen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten sind noch in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und daher noch nicht in der Anlage enthalten.

8 Fazit und Zusammenfassung

Die Bearbeitung erfolgt nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Fertigstellung des Handlungskonzepts.