

Betriebsbefragung zum Lkw-Verkehr der Stadt Cottbus 2016

Die Befragung dient der Bearbeitung des Lkw-Konzeptes der Stadt Cottbus. Ergebnisse werden ausschließlich in aggregierter und anonymisierter Form weiterverwendet.

Name Ihres Unternehmens: _____

Unternehmensstandort (Adresse): _____

1. Haben Sie am Unternehmensstandort einen eigenen Lkw-Fuhrpark??

☐ ja

☐ nein

Wenn ja, wie viele Lkw gehören zu dem Fuhrpark

☐ Lkw über 3,5t zulässiges Gesamtgewicht: : _____

2. Welche Lkw-Fahrzeuggrößen kommen am Unternehmensstandort überwiegend zum Einsatz (egal ob eigen oder Fremd-Lkw)?

☐ Lkw ohne Anhänger

☐ Lkw mit Anhänger

☐ Sattelzug

☐ kein Lkw-Verkehr

3. Von wie vielen Lkw, die nicht zum Unternehmensstandort gehören, wird der Standort pro Werktag durchschnittlich angefahren (Beliefern, Abholen von Ware, ...)?

☐ bis 5

☐ 5-10

☐ 10-20

☐ mehr als 20

☐ keine

Alternativ: Anzahl Lkw pro Tag: _____ oder Lkw pro Woche: _____

4. Zwischen welchen Zielen und ihrem Unternehmensstandort findet Lkw-Verkehr wie häufig statt?

Ziele im Zentrum der Stadt Cottbus überwiegend ☐ häufig ☐ selten ☐ (fast) nie ☐

Ziele in der Stadt Cottbus (außer Zentrum) überwiegend ☐ häufig ☐ selten ☐ (fast) nie ☐

regionale Ziele rund um die Stadt Cottbus überwiegend ☐ häufig ☐ selten ☐ (fast) nie ☐

Ziele außerhalb der Region überwiegend ☐ häufig ☐ selten ☐ (fast) nie ☐

5. Über welche Hauptrouten führen Lkw-Fahrten mit Quelle oder Ziel an ihrem Unternehmensstandort?

Alternativ bzw. ergänzend können Sie die Hauptrouten auch in dem beiliegenden Kartenausschnitt einzeichnen.

☐ über die B 169 zur BAB A 15, ASt Cottbus West

☐ zur BAB A 15, ASt Cottbus Süd

☐ über die B 97 zur BAB A 15, ASt Roggosen

☐ über die B 169 weiter Richtung Süden

☐ über die B 97 weiter Richtung Süden

☐ über die B 168 weiter Richtung Norden

☐ über die B 97 weiter Richtung Norden

☐ über die L 49 Richtung Westen (Kolkwitz/ Vetschau)

☐ über die L 49 Richtung Osten (B97/ Forst)

☐ andere Routen und zwar _____

6. Werden Sie auch in den Nachtstunden (22.00 – 6.00 Uhr) durch Lkw beliefert bzw. fahren in dieser Zeit Lkw von ihrem Unternehmensstandort los?

☐ ja ☐ in Ausnahmefällen ☐ nein

7. Wie wird sich das Lkw-Fahrtenaufkommen Ihres Standorts voraussichtlich entwickeln? Es wird....

☐ stark ansteigen ☐ ansteigen ☐ konstant bleiben ☐ abnehmen ☐ stark abnehmen ☐ keine Ang.

8. Wie groß schätzen Sie die Probleme für den Lkw-Verkehr in der Stadt Cottbus hinsichtlich der folgenden Aspekte ein?

Einschränkungen der zul. Höchstgeschwindigkeit : ☐ sehr groß ☐ groß ☐ eher klein ☐ keine Ang.

z. B. (Straßenname) _____

Einschränkungen bei Durchfahrtshöhen/ zulässiger Tonnage / Ausbaubreite der Straßen:

☐ sehr groß ☐ groß ☐ eher klein ☐ keine Ang.

z. B. (Straßenname) _____

Fehlende oder unvollständige Wegweisung:

☐ sehr groß ☐ groß ☐ eher klein ☐ keine Ang.

z. B. (Straßenname) _____

Ausbauzustand:

☐ sehr groß ☐ groß ☐ eher klein ☐ keine Ang.

z. B. (Straßenname) _____

☐ **Sonstige und zwar:** _____

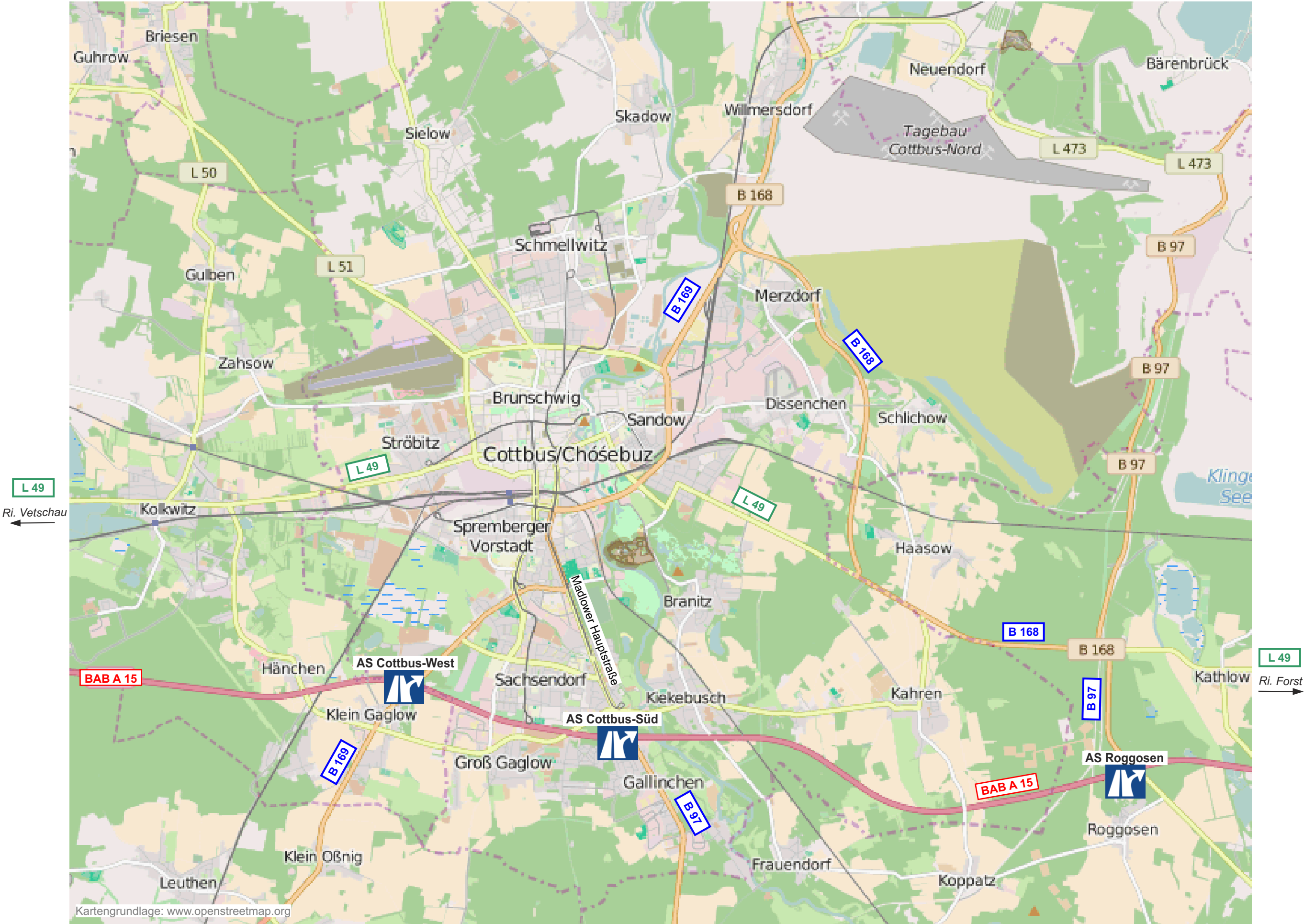
9. Welche besonderen Handlungsschwerpunkte im Sinne eines möglichst reibungslosen Lkw-Verkehrs bestehen für die Stadt Cottbus bzw. in den angrenzenden Gemeinden aus Ihrer Sicht:

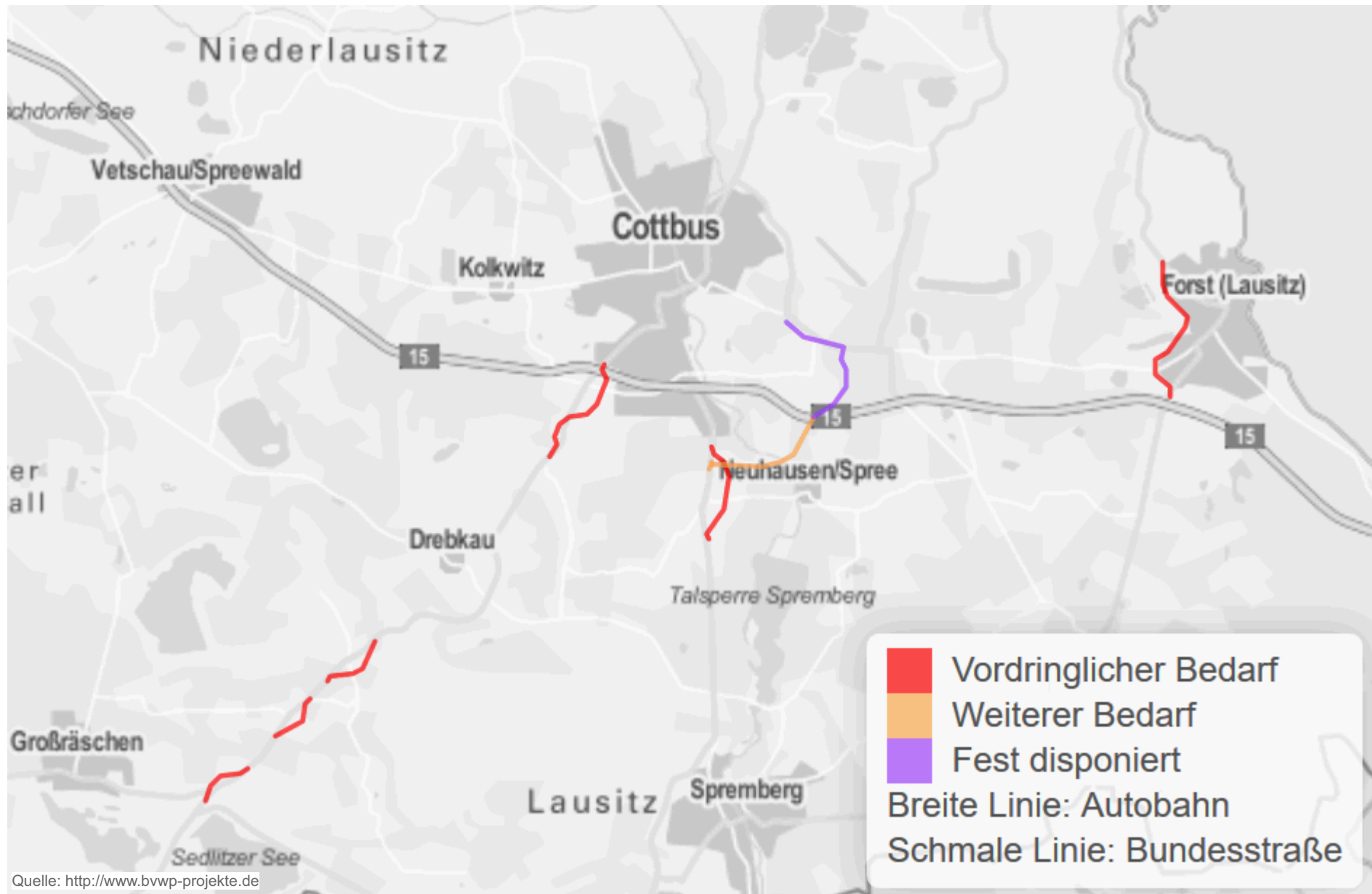
Weitere Hinweise können Sie uns gern per Mail oder Fax zusenden! Vielen Dank für ihre Hilfe!

Rücksendung des Fragebogens bitte bis 07.07.2016

per Fax an: 0355 – 612 13 41 57

per E-Mail an: ilka.schupp@cottbus.de





Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Industrie- und Handelskammer Cottbus (Stellungnahme vom 05.09.2016)	
1. Das nächst gelegene Güterverkehrszentrum "Schönefelder Kreuz" befindet sich näher an Cottbus als das in Frankfurt/Oder http://t.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Hafen-wird-Gueterverkehrszentrum https://www.hafenkw.de/Home-877895.html 2. S. 5 im Konzept: Die Deutsche Bahn hat angekündigt, auch Gleisanlagen der Güteranschlussstellen (Straße-Schiene-Verladung) auch in Cottbus schließen zu wollen (Merzdorf und Sandow). Im Gutachten sollten die daraus resultierenden Folgen einer Steigerung des Güterverkehrs auf der Straße in Cottbus erläutert werden. 3. S. 13 und 14: aktuelle Belastungszahlen des Straßennetzes (Verkehrszählung 2015) Die Endberatung und Freigabe der Zahlen ist die Grundlage des gesamten weiteren Gutachtens und sollte schnellstmöglich erfolgen. 4. S. 16: Der im Text enthaltene Fakt "einige Hauptverkehrsachsen führen immer noch durchs Stadtzentrum" kann man als Kritik auffassen. Derartige Meinungsbildung im Analyseteil ist völlig fehl am Platz und wird von uns nicht mitgetragen. 5. S. 25: Die Formulierung "Cottbus hat ein gut ausgebautes Straßennetz" lässt zweideutige Auslegungen zu und sollte präzisiert werden. Sicher ist hier die Anzahl und die Lage der vorhandenen Straßen gemeint und nicht dessen Ausbauzustand! 6. S. 25: Cottbus erwartet in Zukunft kein steigendes Güterverkehrsaufkommen: Diese Aussage ist schlichtweg falsch! Der Gutachter hat zwar nachgewiesen, dass auf Grund geringerer Einwohnerzahlen das Güteraufkommen in Cottbus sinken wird, völlig unberücksichtigt und nicht erwähnt bleiben allerdings die durch das Bundesverkehrsministerium bestätigten allgemeinen Wachstumszahlen im Gütertransport von durchschnittlich 38 Prozent bis 2030, die hier im Text genannt und in die Berechnung der prognostischen LKW-Fahrten durch Cottbus mit einbezogen werden müssen. Quelle: S.14: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile 7. S. 26: "teilweise noch attraktive Durchfahrtsrouten durch die Innenstadt: Siehe Punkt 4 s.o. 8. Einführung Maut auf allen Bundesstraßen in Deutschland: Dieses bereits fest stehende Instrument der Verkehrslenkung zurück auf die Autobahnen ist bereits heute bei der Erarbeitung des LKW-Führungskonzepts der Stadt Cottbus zu berücksichtigen.	Cottbus – GVZ Schönefelder Kreuz: 107 km Cottbus – GVZ Frankfurt/Oder: 85 km Bahnverkehr und Analyse der Güterverkehrsaufkommen der Bahn sowie mögliche Verlagerungswirkungen gehen über den Projektrahmen hinaus, dies kann in einer Detailuntersuchung erfolgen. Die Anbindung der Standorte wurde im Lkw-Vorrangnetz berücksichtigt. Zahlen der SVZ liegen bisher nicht vor, Einarbeitung bei Freigabe der SVZ 2015 empfohlen Ist als Fakt im Text benannt und wird neutral bewertet, Text im Bericht stellt keine Meinungsbildung dar, Text wurde präzisiert Text wurde präzisiert Das in der BVWP benannte allgemeine Wachstum des Güterverkehrs kann nicht auf Cottbus übertragen werden, es gilt für Deutschland insgesamt. Die Detailauswertung der BVWP für Cottbus zeigt, dass im Quell- und Zielverkehr mit sinkenden Güterverkehrsaufkommen zu rechnen ist. Unbestritten ist das zu erwartende Wachstum des Güterverkehrs auf der Ost-West-relation über die A 15, dies wird im Konzept auch dargelegt und berücksichtigt. s.o. Die Mautproblematik ist im Konzept thematisiert.

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Landkreis Oberspreewald-Lausitz (Stellungnahme vom 12.10.2016)	
Auf Grund der räumlichen Entfernung LK OSL – Cottbus haben verkehrliche Führungskonzepte der Stadt Cottbus ggf. nur vereinzelt Auswirkungen auf Verkehrsbelastungsströme im LK OSL. Zu nennen wäre hier das von der Stadt Vetschau (Ansprechpartner Frau Kuhla Tel. 035433 77731) zunehmend beobachtete erhöhte Verkehrsaufkommen von Fahrzeugen mit Kennzeichenkombination „CB“ aus Richtung Nordost und Gegenrichtung über die K 6627 sowie kommunale Straßen – A 15 Autobahnanschlussstelle Vetschau. Offensichtlich spielt die mögliche Zeitersparnis für Fahrten aus den nördlichen Cottbuser Stadtgebieten zur Autobahn A 15 Anschlussstelle Vetschau eine wesentliche Rolle für die Routenwahl über Vetschau. Ggf. führen die Vielzahl und auf längeren Streckenabschnitten angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen, ungünstigen Ampelregelungen oder allgemein das hohe Verkehrsaufkommen auf den Haupttrassen (ggf. bedingt durch Verkehrseinschränkungen auf entlastenden Parallelstraßen) im Stadtgebiet Cottbus zu solchen Verkehrsverlagerungen zu Lasten der Stadt Vetschau.	Das Problem der hohen und steigenden Verkehrsbelastungen auf den Parallelrouten der Autobahn zwischen Cottbus und Vetschau wurde erkannt. Diese Routen sind (abhängig von der Lage von Quelle/Ziel in Cottbus) kilometermäßig teilweise kürzer als die Fahrt über die Autobahn und zeitlich nur unwesentlich länger. Im Lkw-Konzept wird auf diese Problematik unter dem Aspekt einer stärkeren wirtschaftlichen Nutzung des Nordwestens von Cottbus eingegangen.
Landkreis Spree-Neiße (Stellungnahme vom 14.10.2016)	
Fachbereich Ordnung, Sicherheit und Verkehr - Verkehr Zu den in der Analyse genannten Problembereichen (5. Fazit) den Landkreis Spree-Neiße betreffend, gibt es keine gegenteilige Auffassungen. Im Bereich der Ortsdurchfahrt B 169 wurde durch eine Interessengemeinschaft Anträge zur Erteilung eines Durchfahrtsverbotes für LKW über 12 t für die B 169 ab der Kreuzung B 169/ L 521 gestellt. Nach erfolgter Widerspruchsbescheidung und Ablehnung, ist derzeit eine Klage bei Gericht anhängig. In diesem Zusammenhang wurde für die B 169 die Frage der "Mautflüchtlinge" durch vorliegendes Zahlenmaterial zurückgewiesen. Fachbereich Bau und Planung - - untere Straßenbaubehörde Das LKW- Führungskonzept ist eine Analyse des Ist-Zustandes. Es endet auf der Ebene der Landesstraßen. Die Kreisstraßen bilden mit den Landesstraßen gleichfalls einen äußeren Ring um die Stadt Cottbus. Für eine Analyse des außerörtlichen Straßennetzes fehlen aktuelle Verkehrserhebungen. Um detaillierte Aussagen zu erhalten, unter Heranziehung von Verkehrserhebungen der Unteren Straßenbaubehörde, war der vorgegebene Zeitraum zur Erarbeitung dieser Stellungnahme zu kurz. <u>Richtung Norden:</u> Kreisstraße K 7137 - Bedeutung als Anbindung Richtung des Gewerbe-/ Industriegebietes Schmellwitz und Mautausweichverkehr der B 168 <u>Richtung Osten:</u> Kreisstraße K 7171 - Bedeutung als Anbindung des Gewerbe-/ Industriegebietes Dissenchen, Sandow, Merzdorf. Gemäß der Abbildung 3.1a ist auf der Kreisstraße ein höherer DTVMo-Fr- Wert ermittelt worden, als auf der B 168neu- östliche Ortsumgehung Cottbus. Trotz dem Vorhandensein der Ortsdurchfahrt Haasow und eines Bahnüberganges ist diese Trasse weiterhin attraktiv. <u>Richtung Süden:</u> Kreisstraßen K 7113 und K 7114 - Bedeutung als Ausweichstrecke bei Sperrungen der BAB A 15 und Anbindung zum Flughafen Neuhausen <u>Richtung Westen:</u> Kreisstraßen K 7129, K 7131 und K 7130- wachsende Bedeutung bei der Entwicklung des TIP und Ausweichstrecke parallel zur vielbefahrenen L 49 in Richtung OD Vetschau. Abschließend wird darauf verwiesen, dass die vorliegende Stellungnahme den für den Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vorgreift und weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen ersetzt. Sie verliert ihre Gültigkeit mit der wesentlichen Änderung der ihr zu Grunde liegenden Planungsabsichten.	zur Kenntnis genommen Die Bedeutung der Kreisstraßen wurde in der Erarbeitung des Konzepts berücksichtigt. zur Kenntnis genommen

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Landkreis Oberspreewald-Lausitz (Stellungnahme vom 20.01.2017)	
aus Sicht des LK OSL bestehen im Grundsatz keine Einwendungen zum LKW- Führungskonzept Stadt Cottbus. Ggf. hat die aktuelle Gerichtsentscheidung des VG Cottbus vom 15.12.2016 (VG 5 K 983/14) zum LKW- Verkehr B169 (Lärm) Auswirkungen auf die zukünftigen Verkehrsführungen. Der Landkreis OSL ist insofern von den Verkehrsverhältnissen in Cottbus betroffen, dass von der Stadt Vetschau die Beobachtung genannt wurde, dass vermehrt Fahrzeuge mit Cottbuser Kennzeichen durch das Stadtgebiet Vetschau (z.B. L 51, K 6627, Kommunalstraßen Stadt Vetschau, bzw. L 49) fahren um dort die Anschlussstelle der A 15 Vetschau zu nutzen, da die Fahrt durch Cottbus zur Anschlussstelle Cottbus West vermutlich auf Grund von Verkehrsbeschränkungen / Lichtsignalregelungen und den Behinderungen durch das hohe Verkehrsaufkommen selbst, offenbar von den Fahrzeugführern nicht mehr angenommen wird (Zeitfaktor, Streckenlänge). Es sollte beachtet werden, dass die Auswirkungen eines Verkehrskonzeptes ggf. nicht dazu führen, dass dann vermehrt Verkehrsprobleme in benachbarten Gemeinden und Städten auftreten.	Sollten in Folge des Gerichtsentscheides Maßnahmen ergriffen werden, so wird empfohlen, deren Auswirkungen durch Zählungen/ Beobachtungen zu bewerten um ggf. Maßnahmen zu ergreifen. Dies wird im Verkehrskonzept berücksichtigt (Westumfahrung, zusätzliche BAB-Anschlussstelle in Verbindung mit Erweiterung TIP).
Stadt Cottbus, FB66-IV (Stellungnahme vom 27.01.2017)	
Es gibt zwar in Cottbus ein gut strukturiertes Straßennetz, was aber nicht in allen Bereichen auch gut ausgebaut ist. Die Defizite sind zum großen Teil zwar benannt (S.28/29) finden sich aber nicht allumfassend in der Maßnahmenliste wieder. Mittel- bis langfristige Maßnahmen sollten schon aus der Verkehrssicherheit (schlechter Zustand, keine Oberflächenentwässerung und teilweise auch keine ausreichenden Bewegungsräume für LKW's aber auch für Fußgänger und Radfahrer) heraus auch auf Umleitungsstrecken geplant werden, zumal es keine Alternativen mittel- bis langfristig gibt. z.B. folgende Maßnahmen: - Karl- Liebknecht- Straße von Bebel-Straße bis Hebbel-Straße - L 50 Kiekebusch / Kahren - Durchfahrt Branitz Kiekebuscher Straße - Stadtausfahrt/- einfahrt Ri Peitz Genau solche Maßnahmen werden sicherlich auch von den Ortsbeiräten gefordert, da die großen Ortsumgehungsmaßnahmen mittelfristig noch nicht umgesetzt werden, aber die Schleichverkehre jetzt schon da sind. Notwendige Brückenersatzmaßnahmen sollten in der Liste auch nicht fehlen. Aus Sicht des Fachbereiches sollten Kostenansätze und Verantwortlichkeiten in der Maßnahmenliste ebenfalls aufgenommen werden. <u>Anmerkungen zu Ausführungen des Konzeptes</u> Zu der Aussage „fehlende Brücke über Bahnanlagen (westlich Bahnhof) zur Schließung des Mittleren Ringes“ sollte die Machbarkeit noch mal geprüft werden. Die Machbarkeit wird aus Sicht FB 66, in Folge der Herstellung neuer Anlagen im Zuge der Maßnahme Verkehrsknotens Hauptbahnhof sowie mit Erhalt der Straßenbahn im Abschnitt Vetschauer Straße, nicht gesehen. Es sollte keine Maßnahme im Konzept enthalten sein, die Verbesserung verspricht, aber nie zur Umsetzung gebracht werden kann. Sollte sie machbar sein, sollte die Maßnahme in die Maßnahmenliste mit aufgenommen werden. Zur Maßnahme „Koordinierung der Lichtsignalanlagen Gallinchen“ möchte der Fachbereich ausführen, dass bei der vorhandenen Belegung der Straße keine Entlastung durch die Koordinierung erfolgt. Kosten/ Nutzen steht in keinem Verhältnis, wenn nicht gleichzeitig Verkehr umgelagert werden kann.	Auf die Umleitungsstrecken wird im Konzept eingegangen. ist nicht Bearbeitungsinhalt Zum Zeitpunkt der Konzeptbearbeitung ist die Maßnahme noch Teil des Verkehrsentwicklungsplanes und wird dementsprechend bewertet. Die LSA-Koordinierung soll vor allem den Verkehr verstetigen und damit die negativen Auswirkungen verringern.
Stadt Cottbus, FB72-Umwelt und Natur (Stellungnahme vom 01.02.2017)	
Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde (UABB) - keine Einwände Untere Wasserbehörde (UWB) Im Abschnitt Pkt. 3.3 auf Seite 13 ist der 2. Absatz durch folgenden Text auszutauschen: „Im südlichen Stadtgebiet von Cottbus befindet sich das Trinkwasserschutzgebiet Cottbus-Sachsendorf, unterteilt in die TW-Schutzzonen I, II, IIIA und IIIB. (Zone I – Stufe mit der höchsten Schutzstufe) Durch die Trinkwasserschutzzone I führt keine Lkw-relevante Straße.“	übernommen



Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Des Weiteren ist folgendes zu beachten: Gemäß § 6 Pkt. 14 der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Cottbus-Sachsendorf ist in der Trinkwasserschutzzone II der Transport wassergefährdender Stoffe in Tankbehältern oder Gebinden - ausgenommen Gefährdungsstufe A gemäß § 6 Abs. 3 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe und ausgenommen der Transport auf der Bundesautobahn A 15 - verboten. Dies betrifft die Saarbrücker Straße und damit die Autobahnanschlussstelle Cottbus- West (Richtung stadteinwärts). Untere Naturschutzbehörde (UNB) - Keine Einwände Immissionsschutz Gemäß § 47d, Abs. 2 BImSchG wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete benannt bzw. aufgeführt. Diese sollten im Lkw-Führungskonzept Berücksichtigung finden. Empfehlung: Leitsystem für Gefahrguttransporte in das Lkw-Führungskonzept aufnehmen.	Bei der Festlegung des Lkw-Vorrangnetzes wurde darauf geachtet, dass die Strecken nicht durch die ruhigen Gebiete führen. Ausnahme ist die Verbindung zur Ostumfahrung über die den Lückenschluss Werner-von-Siemens-Straße. Hier spricht die Abwägung (Entlastung Wohngebiete Merzdorf, Anbindung Ostsee) für diese Variante. Kann in einer vertiefenden Betrachtung bei Umsetzung erfolgen.
Stadt Cottbus, FB Stadtentwicklung (Stellungnahme vom 24.01.2017)	
Aktuelle Hinweise aus dem OEK (z.B. unerträgliche Staus in Gallinchen) wurden berücksichtigt. Lückenschließungen zur besseren verkehrlichen Durchgängigkeit, auch für LKW, fehlen im Norden und Westen, d.h. schlechte Durchgängigkeit der O-W-Verbindung im Norden (Gewerbegebiet Querstraße) und im Westen (TIP), dies steht jedoch nur mittelbar mit dem LKW-Führungskonzept in Zusammenhang. Bleibt zu fragen nach den Auswirkungen auf andere sektorale Konzepte und Pläne: • Resultiert daraus Handlungsbedarf zum Lärmaktionsplan und den Luftreinhalte- und Aktionsplan? • Resultiert daraus Handlungsbedarf zum Landschaftsplan und die naturschutzfachlichen Ziele? • Resultiert daraus Handlungsbedarf zur Streckenanpassung von Gefahrguttransporten (z.B. Öltransporte) und zum Gewerbeflächenentwicklungskonzept? • Auswirkungen und Folgen auf Wohnbauflächen (Abstandsflächen) und FNP?	Problematik wurde im Rahmen der Bearbeitung erkannt, es ergaben sich aber sowohl für die RIN-Kategorisierung als auch das Lkw-Vorrangnetz keine unmittelbaren Auswirkungen. Ist in der weiteren Bearbeitung innerhalb der Stadtverwaltung zu klären.



Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Stadt Cottbus, FB61 (Stellungnahme vom Stadtentwicklung, 09.01.2017)	
<u>Pkt. 2.2 (S.4)</u> Zieldefinition Gewerbegebiet Heizkraftwerk: potenzielle Entwicklung Gewerbe steht nicht im Einklang mit der langfristigen Entwicklungszielen Cottbuser Ostsee entlang der Seeachse (u.a. Wohnen) <u>Pkt. 2.4.</u> Aussagen Laderampe DB AG fehlen: Potenzial bereits vorhanden, Laderampe zur Güterverlagerung Straße/Schiene heute bereits genutzt <u>Pkt. 3.2.</u> Brückenbauwerk über Gleisfeld - Realisierung mit Erhalt Straßenbahn Vetschauer Str. nicht möglich - Zielstellung weiterhin vorhanden? - Mit Umgestaltung Vorplatz erfolgt die Reduzierung der Fahrspuren in der Vetschauer Str. in beiden Richtungen auf eine Spur, sowie Anpassungen am KNP Vetschauer Str/ Bahnhofstr./ Tjhiemstr./ Stadtring zu Gunsten der Verkehrssicherheit (Reduzierung um eine Fahrspur) <u>Pkt. 9.5. (S. 53 ff)</u> Begriff Altstadtring/ Mittlerer Ring? <u>Allgemein:</u> Thematik Verlagerung der SV durch LKW-Maut von BAB auf B168/169 („Mautpreller“) findet keine Berücksichtigung Konsequenzen bei Ausweitung Mautgebühren auf B168/169 (2+1 Abschnitte)	Bei der Festlegung des Lkw-Vorrangnetzes wurden speziell auch die besondere Bedeutung der Cottbuser Ostsee und die Verbindung zur Innenstadt berücksichtigt. Der Standort ist als Aufkommensschwerpunkt mit enthalten, es erfolgte aber keine Detailuntersuchung zum Verlagerungspotential im Rahmen der Bearbeitung. Die Brücke ist noch im VEP enthalten und wurde entsprechend thematisiert, allerdings werden auch Alternativen benannt. Die Begriffe wurden präzisiert und Ringe definiert. wurde thematisiert
Stadt Cottbus, FB61 (Stellungnahme vom 15.12.2016)	
In Grafik 1 scheint eine kleine Lücke im Netz der wichtigsten Straßenklassen: Das Stück Madlower Hauptstr. zw. L 50 und A 15 sollte sicher auch zum Netz der wichtigen Hauptverkehrsstr. gehören, sonst wäre ja keine Anbindung in die Stadt von der BAB-AS CB-Süd da. Warum gehört das Stück Dissenchener Str. zw. Sandower Hauptstr. und Stadtring nicht mit zu den wichtigen Hauptverkehrsstr.? (Grün) Auf der Zeichnung „Abb. 2.1a“ scheinen offensichtlich drei Fehler: - im Bereich der Merzdorfer Bahnhofstr. und Dissenchener Schulstr. - in der Dissenchener Hauptstr. - an den Knoten 1.1 und 2 der B 168 vorzuliegen (100 km/h ???). Am Knoten B 168/L 49/B 97 bspw. ist die Reduzierung auf 70 km/h auch zeichnerischen umgesetzt worden.	korrigiert korrigiert korrigiert



Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Industrie- und Handelskammer Cottbus (Stellungnahme vom 19.01.2017) Die Industrie- und Handelskammer Cottbus begrüßt ausdrücklich die nun im Auftrag der Stadt Cottbus erfolgte Erstellung dieses Konzeptes durch das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) Dresden. Das LKW-Führungskonzept soll künftig zu einer weiteren Ordnung und Lenkung des LKW- Verkehrs in der Stadt Cottbus führen. Dabei soll durch die Ausweisung eines LKW-Vorrangnetzes der LKW-Schwerverkehr in Cottbus auf Hauptverkehrsstraßen konzentriert werden. Oberste Ziele des LKW- Führungskonzeptes der Stadt Cottbus sind die Entlastung der Anwohner in Cottbus von Straßenverkehrslärm und die Reduzierung von Unfallgefahren durch LKW-Verkehre. All diese Maßnahmen müssen von den Verkehrsunternehmen und Fahrzeugführern mit maximal geringem Mehraufwand und geringfügig längerer Wegstrecke leistbar und umsetzbar sein, denn all diese Maßnahmen beruhen auf Freiwilligkeit der Verkehrsteilnehmer. Dies ist aus Sicht der Industrie- und Handelskammer Cottbus zwingende Voraussetzung für eine Akzeptanz und Zustimmung der Wirtschaft zum LKW-Führungskonzept Zum vorgelegten LKW-Führungskonzept hat die Industrie- und Handelskammer Cottbus jedoch folgende inhaltliche Anmerkungen. Diese bitten wir, im weiteren Prozess unbedingt zu beachten bzw. Korrekturen im Konzept vornehmen zu lassen. Diese sollten dann nur in berichtigter Form im Diskussionsprozess mit den Stadtverordneten sowie den Einwohnern und Unternehmen der Stadt zur Verfügung gestellt werden. Die Anmerkungen der Industrie- und Handelskammer Cottbus erfolgen unter Berücksichtigung der vorliegenden Gliederung des LKW-Führungskonzeptes. <u>1. Verwendetes Datenmaterial und Verkehrszahlen teilweise älter als 7 Jahre</u> Die IHK Cottbus bedauert ausdrücklich, dass in Teilen des Gutachtens Verkehrszahlen verwendet wurden, die mittlerweile älter als 7 Jahre sind. Als Grundlage des LKW-Führungskonzeptes wurden u. a. die Daten der vorletzten Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet (siehe S. 16). Unverständlich für uns ist, dass die Vollendung des Gutachtens nicht noch wenige Wochen hätte hinausgezögert werden können, um aktuelle Daten verwenden zu können. Die aktuellen Daten der neuesten Verkehrszählung werden in wenigen Wochen vorliegen. Im vorliegenden LKW-Führungskonzept wurden diese leider nicht berücksichtigt. Auch die Verkehrsdaten der 60 Zählstellen in der Stadt Cottbus konnten nur in 60 Prozent aller Fälle Daten liefern, die aktueller als 3 Jahre sind. Warum nur 3 dieser 60 Zählstellen in Cottbus in der Lage waren, durchgängige Daten über mehrere Jahre zu liefern, erschließt sich dem Leser .des Gutachtens nicht. Gerade diese Zeitreihenvergleiche wären aber von elementarer Bedeutung gewesen, um Verkehrsentwicklungen im Schwerlastverkehr in Cottbus zu erkennen, um dann mit entsprechenden Maßnahmen gegensteuern zu können. Die Verwendung aktueller Verkehrsdaten beim LKW-Führungskonzept der Stadt Cottbus wären insofern sehr wichtig gewesen, da es in Cottbus in den letzten Jahren starke Veränderungen bei den LKW- Verkehr verursachenden Unternehmen gegeben hat. Hier sind beispielhaft zu nennen: die Insolvenz der LKW-Sparte des bis dahin größten Cottbuser LKW-Unternehmens COSPED/NKV Logistik und Spedition GmbH (bis dahin mit über 50 LKW's), der Umzug des Cottbuser Güterkraftverkehrsunternehmens Poredda Logistic Service oHG zum neuen Firmenstandort "Am Großen Spreeweher" in Innenstadtnähe (aktuell über 40 Sattelzüge) und der Neubau des Verteilhochregallagers der Barth Spedition GmbH im Technologie- und Industriepark Cottbus (mit aktuell fast 40 Mitarbeitern am Standort) Allein diese drei Beispiele haben heute erhebliche Auswirkungen auf die Quell- und Zielverkehre mit LKW in der Stadt Cottbus und verändern das Nutzungsverhalten einzelner Straßen durch LKW-Verkehre in Teilen erheblich. Umso mehr ist es zu bedauern, dass bei derartig teilweise alter und unvollständiger Datenlage keine gesonderten Verkehrszählungen im Rahmen der neuen Erstellung des LKW-Führungskonzeptes in 2016 durchgeführt wurden. <u>2. Rückgang des Schwerlastverkehr um bis zu 46 % durch Umbau der Bahnhofstraße bereits heute realisiert</u> Die Industrie- und Handelskammer Cottbus stimmt den Feststellungen des Gutachters uneingeschränkt zu, dass der Umbau der Bahnhofstraße im Jahr 2013 bereits zu signifikantem Rückgang des LKW- Verkehrs in Richtung Innenstadt führte. Nördlich und südlich des Knotenpunktes Bahnhofstraße/Karl-Liebknecht-Straße ging der Schwerlastverkehr bereits um 46% bzw. 42% zurück (siehe S. 17, Abb.3.2 a und 3.2 b). <u>3. Fehlende räumliche Abgrenzung und Definition des Begriffs "Innenstadt"</u> Nicht nachvollzogen werden kann allerdings die Aussage des Gutachters auf Seite 17, "dass sich weiterhin attraktive Durchgangsrouten in Ost-West-Richtung und in Nord-Süd-Richtung durch die Innenstadt führen". Unberücksichtigt bleibt in diesem Zusammenhang die Frage nach der Anzahl der Fahrzeuge, die gezielt zum Be- oder Entladen in die Innenstadt fahren müssen (Quell-Zielverkehre).	Es wurden die aktuell vorliegenden Daten verwendet, die Ergebnisse der SVZ 2015 liegen bisher (März 2017) immer noch nicht vor. Es handelt sich teilweise um einzelne Zählereignisse, so dass Zeitreihenvergleiche nicht möglich sind. Am besten für Zeitreihenvergleiche eignen sich Daten von Dauerzählstellen und die Daten der SVZ. Für die Dauerzählstellen wurden die Auswertungen durchgeführt, der Vergleich SVZ 2010-2015 ist auf Grund noch nicht vorliegender SVZ-Daten für 2015 noch nicht möglich. Bei Projektbeginn war nicht absehbar, dass sich die Datenbereitstellung der SVZ 2015 derart verzögert. Die Aussage ist belegt und begründet, auf die Bedeutung des Quell- und Zielverkehrs wird ebenfalls hingewiesen.

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Der Gutachter nutzt die Begrifflichkeiten Innenstadt, Stadtzentrum, Zentrum, Altstadt und Altstadtring im LKW-Führungskonzept, ohne diese Gebiete vorher klar abzugrenzen bzw. zu definieren. Die z. B. auf Seite 17 vom Gutachter angegebenen Straßen befinden sich nicht in der ebenfalls vom Gutachter gewählten Kartendarstellung der Innenstadt in Grafik 36 auf Seite 60. Außerdem sind in jeder Stadt ohne vollendeten mittleren Ring und ohne vorhandener durchgängiger Ortsumfahrung (Teil 1 bis 3) Direktverkehre durch die Stadt üblich. So auch in Cottbus, wonach es die Lage der vorhandenen Bundesstraßen B 97, B 168 und B 169 bisher gar nicht erlauben, anders zu fahren. <u>4. Dritter Bauabschnitt der Ortsumfahrung Cottbus ist im Bundesverkehrswegeplan bereits hochgestuft worden in "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB *)"</u> Durch intensive Verhandlungen der regionalen Bundestagsabgeordneten in den Beratungen zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) und zu den jeweiligen Ausbaugesetzen ist es im November 2016 gelungen, den 3. Bauabschnitt der Ortsumfahrung Cottbus vom "Weiteren Bedarf" in die Kategorie "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)" hochzustufen. Somit besteht ab sofort die Möglichkeit, dass der 3. Teilabschnitt der Ortsumfahrung auch geplant werden kann. Dadurch besteht eine theoretische Wahrscheinlichkeit, dass ein Baubeginn des 3. Teilabschnittes der Ortsumfahrung Cottbus doch noch bis zum Prognosejahr 2030 erfolgen kann. Redaktionsbedingt geht das vorliegende LKW-Führungskonzept noch nicht von den im neuen BVWP getroffenen Prioritäten zum 3. Bauabschnitt aus und sollte korrigiert werden (siehe z. B. Seite 24). <u>5. Zur vollen Wirksamkeit des LKW-Führungskonzeptes bedarf es der vollständigen Fertigstellung aller 3 Teile der Ortsumfahrung Cottbus</u> Die Industrie- und Handelskammer Cottbus kann den Aussagen des Gutachters nur ausdrücklich zustimmen, dass eine Ortsumfahrung Cottbus nur dann voll zur Wirkung kommt, wenn alle 3 Teilabschnitte der Ortsumfahrung Cottbus baulich fertig gestellt worden sind. Auch das LKW-Führungskonzept der Stadt Cottbus wird erst mit Fertigstellung aller 3 Teilabschnitte der Cottbuser Ortsumfahrung seine volle Wirkung entfalten können. <u>6. Ergebnisse der stichprobenartigen Unternehmerbefragung</u> Vielen Dank für Möglichkeit als IHK an der durchgeführten stichprobenartigen Befragung der Cottbuser Unternehmer mitzuwirken. Die hier vom Gutachter ausgewerteten Aussagen geben die Meinung der Cottbuser Unternehmerschaft mehrheitlich wieder. Diese lauten u. a. folgendermaßen (siehe S. 27): 40% aller befragter Unternehmer haben Probleme mit den maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Cottbus (auch Temporeduzierungen auf 30 km/h nachts) 60% aller Befragter haben sehr große und große Probleme mit dem Zustand und dem Ausbauzustand der Cottbuser Straßen Auch diese Fakten sollten unbedingt im LKW-Führungskonzept Berücksichtigung finden und Handlungsempfehlungen für die Stadt Cottbus herausgearbeitet werden. <u>7. Zwischenfazit und Defizite des Gutachters</u> Die vom Gutachter gewählte Darstellungsform, bereits auf den Seiten 28 und 29 ein Zwischenfazit zu ziehen und die ermittelten Defizite im Cottbuser Straßennetz klar zu benennen, wird ausdrücklich begrüßt. Von den 12 angegebenen und beschriebenen Defiziten und tatsächlichen Gegebenheiten im Straßennetz von Cottbus stimmen wir bis auf einen Punkt allen getroffenen Aussagen zu. Wie bereits unter Gliederungspunkt 3 dieser Stellungnahme aufgeführt, lehnen wir allerdings die vom Gutachter getroffenen Aussagen zu den vorhandenen attraktiven Durchfahrtsrouten durch Cottbus" (Anstrich 4) ab. Es drängt sich dem Leser der Eindruck auf, alle Fahrten durch die Innenstadt von Cottbus sollten künftig weiter entschleunigt, wenn nicht sogar komplett unterbunden werden. Eine derartige Feststellung zu treffen, ohne dass alternative durchgängige Fahrtrouten (Vollendeter mittlerer Ring und durchgängig fertiggestellte Ortsumgehung) in Cottbus zur Verfügung stehen, wird seitens der Industrie- und Handelskammer Cottbus nicht mitgetragen. <u>8. RIN-Kategorisierung des Hauptstraßennetzes</u> Die gutachterlichen Feststellungen werden von der IHK Cottbus mitgetragen. <u>9. LKW-Vorrangnetz</u> Die Aussage auf Seite 45, dass aus Sicht des Gutachters der Bau einer weiteren Autobahnanschlussstelle (Cottbus-Kolkwitz/TIP) als gänzlich unrealistisch eingestuft wird, wird seitens der Industrie- und Handelskammer Cottbus nicht mitgetragen. In den letzten Gesprächen des Oberbürgermeisters gemeinsam mit dem IHK-Präsidenten im Bundesverkehrsministerium wurde unter dem Aspekt „Anbindung des Gewerbegebietes TIP" durch eine weitere (4.) Autobahnabfahrt die erneute Prüfung dieser Variante in Aussicht gestellt. Die Schlussfolgerung des Gutachters, diese 4. Autobahnauffahrt im aktuell zu erstellenden LKW-Führungskonzept vorerst noch nicht zu berücksichtigen, trifft unsere Zustimmung.	Begriffe wurden präzisiert und vereinheitlicht Das wird im Konzept auch nicht behauptet. Die aktuelle Einstufung des 3.BA gemäß der BVWP wurde berücksichtigt. Dem wird zugestimmt. s.o. Bedingungen für evtl. Durchfahrtverbote (Lkw, Altstadt) werden im Konzept benannt. Die Einschätzung im Verkehrskonzept wird begründet, eine Prüfung der Anschlussstelle in Verbindung mit Planungen zur B169 wird vorgeschlagen.



Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Auf den Folgeseiten des Konzepts werden Vor- und Nachteile von LKW-Vorrangrouten in der Stadt Cottbus abgewogen. Leider ist bei einigen Vorschlägen des Gutachters kaum herauslesbar, welche Maßnahmen nun kurzfristig, mittelfristig und welche langfristig umzusetzen sind. <u>9.1. Die zu erwartenden Kapazitätseinschränkungen durch LKW-Abbiegevorgänge an den Kreuzungen B 168/Gelsenkirchener Allee und Gelsenkirchener Allee/Lipezker Str.</u> Die auf Seite 48 benannte Kernmaßnahme der LKW-Vorrangroute, den LKW-Schwerlastverkehr von der „Autobahnabfahrt Süd" kommend an der Kreuzung B 168/Gelsenkirchener Allee abfahren zu lassen und über die Gelsenkirchener Allee bis zur Kreuzung Lipezker Straße zu führen, würde eine Verlängerung der Wegstrecke und damit die Erhöhung der Umweltemissionen bewirken. Weiterhin fehlt zu diesem Punkt im LKW-Führungskonzept die Beantwortung folgender wichtiger Fragen: 1. Welche Kapazitätseinschränkungen werden sich an der schon heute hochbelasteten Kreuzung B 168/Gelsenkirchener Allee künftig ergeben, wenn alle LKW's (im Idealfall) links abbiegen werden, um die ausgewiesene LKW-Führungsrouten zu nutzen? 2. Welche Nutzungseinschränkungen (Reduzierungen der Kapazität) ergeben sich durch das gewünschte Linksabbiegen der LKW's an dieser Kreuzung gerade auch für den PKW-Verkehr? Hintergrund: Das Linksabbiegen an dieser Kreuzung ist auf Grund der extrem kurzen Linkabbiegespur für maximal 2 LKW nacheinander möglich. Sollten 3 LKW's nacheinander links abbiegen wollen, versperrt der letzte LKW bei einer Rotphase die komplette Durchfahrt für alle nachfolgenden geradeaus fahrenden LKW und PKW. Auch die Ampelschaltung von heute „grün geradeaus und gleichzeitig rot" für alle Linksabbieger müsste dann geändert werden, was zu hohen Kapazitätseinschränkungen der gesamten Kreuzung für die Durchfahrt aller Fahrzeuge führen könnte. 3. Welche Kapazitätseinschränkungen sind zu erwarten, wenn der Schwerlastverkehr die besonders spitze Rechtskurve (< 40 Grad) der Kreuzung Gelsenkirchener Allee/Lipezker Straße passieren muss? 4. Wie muss die Ampelschaltung verändert werden, um den Durchfluss der rechts abbiegenden Schwerlastverkehre mengenmäßig nicht zu behindern? Hier empfehlen wir, die noch fehlenden wichtigen Faktenbetrachtungen im LKW-Führungskonzept zu ergänzen. <u>9.2. Vollsperrung des gesamten Stadtzentrums für den LKW-Durchgangsverkehr</u> Die vom Gutachter mit Fertigstellung des 2. Teils der Ortsumfahrung Cottbus (ab ca. 2025) auf Seite 52 empfohlene generelle Vollsperrung für den LKW-Durchgangsverkehr in Cottbus lehnt die Industrie- und Handelskammer Cottbus als Interessenvertreter ihrer 35.000 Mitgliedsunternehmen ab. Wir empfehlen, das nun erarbeitete LKW-Führungskonzept 2 Jahre nach Einführung zu überprüfen und nach seinen bereits erreichten Entlastungswirkungen hin zu bewerten. Erst danach sollten alle dann möglichen bzw. notwendig gewordenen Maßnahmen genau abgewogen werden. <u>9.3. Gutachter empfiehlt weitere Vollsperrungen für alle Kraftfahrzeuge in Teilen der Innenstadt, die die IHK Cottbus komplett ablehnt</u> Mit vollständigem Unverständnis haben wir auf den Seiten 56 bis 60 des LKW-Führungskonzeptes den Exkurs des Gutachters zur Kenntnis nehmen müssen, großräumige Sperrungen des gesamten PKW- Verkehrs in Teilen der Innenstadt zu empfehlen. Die Industrie- und Handelskammer Cottbus geht beim Titel „LKW-Führungskonzept" davon aus, dass es sich hierbei um Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsführung für den Schwerlastverkehr in Cottbus handelt. Umso mehr haben uns die Ausflüge des Gutachters hin zu Vollsperrungen gesamter Zonen der Innenstadt für jeglichen PKW-Verkehr überrascht. Grundsätzlich sollte vom Auftraggeber des LKW-Führungskonzeptes geklärt werden, ob derartige gutachterliche Betrachtungen zu einem artfremden Thema überhaupt in diesem Konzept akzeptiert werden können. Ein generelles Durchfahrtsverbot z. B. für den gesamten Altmarkt und die Berliner Straße, wie vom Gutachter vorgeschlagen, lehnt die IHK Cottbus ab. Hier verweisen wir auf die umfangreichen Diskussionen gemeinsam mit den betroffenen Anwohnern und Unternehmern des Altmarktes, die bereits vor 10 Jahren geführt wurden. Gern würden wir jedoch die Stadt Cottbus unterstützen, um im Rahmen einer repräsentativen Umfrage bei allen Altmarkt-Unternehmern die aktuelle Sichtweise auf dieses Thema zu erfragen. Dies sollte jedoch inhaltlich und zeitlich losgelöst von der Erstellung des LKW-Führungskonzeptes der Stadt Cottbus erfolgen.	Dafür wurde eine Maßnahmenliste erstellt. Dies ist richtig, in Richtung Innenstadt würde die Strecke ca. 700m länger sein. Allerdings ist der Umwegfaktor nur eines von mehreren Bewertungskriterien. Diese verkehrstechnischen Auswirkungen können erst bewertet werden, wenn bekannt ist, ob und wie der 2. BA der Ostumfahrung wirkt. Die Variante einer Sperrung des Stadtgebietes für den Lkw-Durchgangsverkehr bedingt der Fertigstellung des 2.BA der Ostumfahrung und sollte auch in Verbindung mit einer Wirkungsbewertung der OU abgewogen werden. Die Untersuchung des Detailbereiches Innenstadt war Inhalt der Aufgabenstellung

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Branitz (Stellungnahme vom 20.01.2017)	
... danke für das umfangreiche Dokument. So wie ich es lese, kommt Branitz eigentlich nicht vor. Ist das so? Nach wie vor wünschen wir uns natürlich eine komplette Sperrung der Kiekebuscher Straße für den LKW- Fernverkehr.	Branitz wird bei den Defiziten mit benannt, die Kiekebuscher Straße ist nicht Bestandteil des Lkw-Vorangnetzes. Die erhobenen Lkw-Verkehrsstärken in Branitz sind nicht ungewöhnlich hoch.
Polizeidirektion Süd (Stellungnahme vom 24.01.2017)	
<u>Zu S. 56</u> Der LKW-Verkehr sollte weiterhin über die Straße der Jugend geführt werden, da ein „Umweg“ über Stadtring zwischen Str.d.Jugend und Bahnhofsstr. in Richtung Bahnhof und Stadtzentrum zumutbar ist. Das Carl-Thiem-Klinikum Cottbus befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Thiemstraße. Ca. 1.200 Betten und fast 3.000 Mitarbeiter und Auszubildende gehören zum Carl-Thiem-Klinikum. Es ist wichtiges Gesundheitszentrum, welches auch einen hohen Anteil von ambulanten Diensten gewährleistet. Hier ist ein ständiger Hol- und Bringeverkehr zu verzeichnen. Weiterhin erfolgen eine hohe Anzahl von Versorgungs-/Besucherverkehren (u.a. auch Suchverkehre nach Parkplätzen) sowie eine Vielzahl von Rettungsfahrten. Jetzt käme noch eine gezielte Führung zusätzlicher LKW-Verkehre hinzu. Dies wird aus polizeilicher Sicht nicht befürwortet. Sollte doch eine LKW-Führung durch die Thiemstraße erfolgen, ist hier unbedingt der bauliche Zustand dieser Straße zwecks Lärminderung zu verbessern. Die Leistungsfähigkeit der Straße der Jugend und der Dresdner Straße ist aufgrund der einen Fahrbahn je Fahrtrichtung zwar beschränkt, jedoch ist der Straßenzustand aufgrund des Neubaus bzw. der Neuerung des Deckenbelages eindeutig besser. <u>S. 56 zu Standort 3</u> Ausweisung rechts Zentrum – prüfen, ob so richtig – müsste es dann nicht geradeaus sein <u>zu S. 63 – Sperrung Innenstadt</u> Die Öffnung der Puschkinpromenade für den Begegnungsverkehr wird aus polizeilicher Sicht nicht befürwortet (Parken und dann ungenügende Restbreite für Begegnung, Bringe- und Abholverkehr der Förderschule für Geistig Behinderte) – Konsequenz wäre dann die Wegnahme der Parkflächen, was aber kontraproduktiv wäre, da hoher Anwohnerparkbedarf Sperrung Altmarkt - Verkehrsführung über Mönchgasse/Klosterstraße – mit erhöhten Lärm-und Abgaswerten ist zu rechnen, was sich negativ auf die Gesundheit der Anwohner auswirken könnte. Verkehrsstärken sollten im Vorfeld ermittelt werden. Sperrung des Altmarktes könnte in einem Pilotprojekt zeitbefristet getestet werden. Verkehrsstärken in der Mönchgasse/Klosterstraße sollten dann während dieser Zeit ebenfalls ermittelt werden. Lieferverkehre Bereich Altmarkt sollten gewährleistet bleiben. <u>S. 66 ff.</u> Schaffung Grüne Welle wird aus polizeilicher Sicht befürwortet. Dies stellt keine abschließende Stellungnahme der Polizeidirektion Süd dar, da es abzuwarten gilt, wie sich der LK Spree-Neiße zwecks LKW-Verbot auf der B 169 im angrenzenden Stadtgebiet Cottbus entscheidet und welche weiteren Maßnahmen entsprechend der Verkehrsorganisation erforderlich werden.	Problem erkannt und im Konzept thematisiert. Die Führung des Lkw-Verkehrs über die Thiemstraße kann nur in Verbindung mit OU Cottbus (dann nicht mehr Verkehr als heute, evtl. weniger) und sanierter Fahrbahn erfolgen. Beschilderung aus Richtung Osten, „rechts – Zentrum“, ist damit richtig Puschkinpromenade soll nicht für Zweirichtungsverkehr geöffnet werden, evtl. Drehung der erlaubten Fahrtrichtung im östlichen Abschnitt. Erhöhte Lärm- und Abgaswerte werden auf Grund der Sperrung für den Durchgangsverkehr nicht erwartet. Ermittlung der Verkehrsstärken und ggf. Pilotprojekt werden im Konzept empfohlen.
Bürgerverein e.V.-Schmellwitz (Stellungnahme vom 16.01.2017)	
keine Anmerkungen und Hinweise	

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (Stellungnahme vom 16.01.2017)	
wir geben zu den uns übergebenen Unterlagen folgende Stellungnahme ab. 1. Das BV B97/B168 OU Cottbus, 2.VA befindet sich im Planfeststellungsverfahren. 2. Durch das BMVI wurden die projektbezogen ermittelten Verkehrsbelastungen bestätigt. Es handelt sich um die Prognose 2025. Vom 1.VA OU Cottbus (KP3) bis KP4 (Verknüpfungspunkt B168/B97n : 21.000 Fhz/24h KP4 bis Anschluss A 15: 16.000 Fhz/24h 3. In den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans wurde auch der 3. VA der OU Cottbus aufgenommen. Er verbindet die BAB A15 mit der B 97 südlich Gallinchen, mit direkten Auswirkungen auf den Streckenzug der B 97 und B 168 (Prognose 2025: 9000 Fhz/24h)	Zur Kenntnis genommen, Auswirkungen der OU Cottbus werden im Konzept berücksichtigt.
Stadt Cottbus, Straßenverkehrsbehörde (Stellungnahme vom 19.01.2017)	
<u>Pkt. 3.2 – zweiter Absatz</u> <i>Der östliche und südliche Teil des mittleren Ringes ist zu großen Teilen für maximale Geschwindigkeiten bis 60 km/h zugelassen.</i> In naher Zukunft existiert nur noch zwischen der Willy-Brandt-Straße und der Dissenchener Straße eine Strecke 60 km/h. Der Rest des Stadtringes wird auf 50 km/h reglementiert. Ein Datum der Umsetzung ist noch nicht bekannt, da dies erst erfolgen wird, sobald Anpassungen an den Lichtsignalanlagen durchgeführt wurden. <i>Für die anderen Abschnitte gilt bis auf einige weitere kurze Teilstrecken im Nordosten (auf dem Nordring und der Pappelallee) die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h.</i> Diese Abschnitte befinden sich eher im Norden bzw. Nordwesten und nicht im Nordosten.	Hinweis darauf in Text eingefügt korrigiert
<u>Pkt. 3.3 – vierter Absatz</u> <i>Auf Straßen, die durch solche Gebiete führen, ist der Transport wassergefährdender Stoffe verboten. Für Cottbus betrifft dies einen Abschnitt der B 169 nördlich der Anschlussstelle Cottbus-West.</i> Auch Teile der Gelsenkirchener Allee (zwischen Lipezker Straße und Saarbrücker Straße) sind innerhalb der Schutzzone II. (Allgemeinverfügung der Stadt Cottbus zur Bestimmung des Fahrweges für die Beförderung von gefährlichen Gütern gemäß der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt nach § 35 (3) GGVSEB – Bekanntgabe Amtsblatt Nr. 09/2016 vom 22.10.2016)	ergänzt
<u>Pkt. 5.1 – erster Absatz</u> <i>Auf die Einwohnerentwicklung wurde bereits in Kapitel 5.1 eingegangen</i> Sicherlich verweist der erste Satz des Kapitels 5.1 nicht auf Kapitel 5.1.	korrigiert
<u>Pkt. 9.3 – dritter Absatz</u> <i>Daher wird für den Lkw-Verkehr aus Richtung Osten eine vorrangige Führung über die Werner-von-Siemens-Straße in Richtung mittleren Ring und Stadtzentrum empfohlen.</i> Es müsste ergänzt werden, dass diese Führung von der L 49 über die B 168 zur Werner-von-Siemens-Straße empfohlen wird.	ergänzt
<u>Pkt. 9.3 – fünfter Absatz</u> <i>Als Alternative wird daher vorgeschlagen, die Lkw-Vorrangroute über die Gelsenkirchener Allee und weiter über die Lipezker Straße und Thiemstraße in Richtung Zentrum zu führen.</i> Dies wird von der Straßenverkehrsbehörde eindeutig abgelehnt. Die Bündelung des Lkw-Verkehrs sollte wenn möglich auf den Bundesstraßen erfolgen. Zumal die Abbiegevorgänge am Knoten Saarbrücker Straße / Gelsenkirchener Allee (Schleppkurven) sowie am Knoten Gelsenkirchener Allee / Lipezker Straße (Aufstellfläche für Linksabbieger) problematisch erscheinen. Ebenso muss berücksichtigt werden, dass demnächst die Großbaustelle am Hauptbahnhof beginnt und es somit zu verkehrlichen Einschränkungen am Knoten Thiemstraße / Stadtring kommen wird. Den sonstigen erwähnten Nachteilen, wie die Führung entlang des CTK, schließt sich die SVB vollumfänglich an.	erst nach Fertigstellung der OU Cottbus, 2.BA und dem Nachweis der Wirksamkeit, dann auch verkehrstechnische Untersuchungen möglich, Voraussetzung: Sanierung Lipezker Straße/ Thiemstraße
<u>Pkt. 9.3 – Grafik 32</u> Die Grafik zeigt nicht den im Text benannten Altstadtring. Dies muss zwingend angepasst werden, da für den nicht kundigen Leser des Konzeptes nicht ersichtlich ist, was genau der Altstadtring ist und sich Text und Grafik widersprechen. Die Definition der Innenstadt bzw. des Altstadtringes sollte im gesamten Konzept einheitlich sein und nicht verschiedene Bereiche / Straßen abbilden.	Text verweist auf den dargestellten mittleren Ring. Text wurde konkretisiert.

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
<u>Pkt. 10 – Absatz 3</u> Insgesamt wird eingeschätzt, dass bereits heute ein Großteil des Lkw-Verkehrs im Stadtzentrum innerhalb des Altstadttringes Quell- und Zielverkehr ist. Dem schließt sich die Straßenverkehrsbehörde an. Dies bedeutet jedoch auch, dass weitere Einschränkungen prinzipiell nicht notwendig sind, da der Verkehr, welcher in den benannten Straßen stattfindet, ohnehin stattfinden muss bzw. durch die in Pkt. 9.5 genannten Maßnahmen nicht betroffen wäre. <u>Pkt. 10 – Grafik 34</u> Es wurden nicht alle relevanten Verkehrszeichen in dem Plan erfasst. So fehlt z.B. das Zeichen 260 am Knoten Zimmerstraße / Puschkinpromenade. <u>Pkt. 10 – Grafik 35</u> Die im Text und durch die Grafik nahegelegte potentielle Führung des Verkehrs muss zwingend Gegenstand einer umfangreichen Untersuchung mit der Abwägung aller Vor- und Nachteile sein. Die hier vorgestellte Führung stellt für das Dafürhalten der Straßenverkehrsbehörde sicherlich teilweise Entlastungen bereit. In Summe erscheint es nach der ersten Inaugenscheinnahme jedoch so, dass dadurch potentiell mehr Probleme geschaffen als gelöst werden. Der Zweirichtungsverkehr in der Puschkinpromenade würde zu massiven Verschlechterungen des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich führen. Es bleibt zudem zu befürchten, dass ein enormer Zuwachs an Verkehr in der Mühlenstraße und der Klosterstraße stattfindet, wenn der Altmarkt gesperrt wird. Vor einer Zustimmung der SVB muss zwingend eine detaillierte Untersuchung zu diesem Themenkomplex stattfinden, da die Auswirkungen auf den gesamten ruhenden und fließenden Verkehr im Rahmen der Stellungnahme zu diesem Konzept nicht erfolgen kann. <u>Pkt. 11 – Seite 62</u> Demnach sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 22 und 5 Uhr beibehalten werden. Evtl. ist eine Ausweitung auf den Zeitraum zwischen 22 und 6 Uhr zu prüfen. Für eine generelle Reduzierung des Verkehrs auf 30 km/h liegen keine rechtlichen Grundlagen vor. Eine Reduzierung des LKW Verkehrs ganztags auf 30 km/h existierte bereits. Im Zuge der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes und auf vielfachen Wunsch der Anlieger wurde die Regelung dahingehend geändert, dass tagsüber der gesamte Verkehr 50 km/h fahren darf und zwischen 22-5 Uhr dieser auf 30 km/h reglementiert ist. Diese Verkehrsorganisation funktioniert nach den Erkenntnissen der SVB	Eine bessere Organisation ist trotzdem möglich und auch sinnvoll. Es wurden nur die zur Verdeutlichung der gegenwärtigen Verkehrsführung maßgebenden Verkehrszeichen dargestellt. Zweirichtungsverkehr in der Puschkinpromenade ist nicht vorgesehen (Grafik korrigiert). Mehrverkehr in der Klostergasse und der Mühlenstraße wird nicht erwartet, das Thema sollte aber auch Bestandteil der detaillierten Untersuchung sein. Diese detailliertere Untersuchung wird vom Autor ebenfalls vorgeschlagen. Die Beibehaltung der zeitlichen Begrenzung auf 30 km/h wird im Konzept prinzipiell befürwortet. Allenfalls eine zeitliche Ausdehnung (z.B. morgens mit Berücksichtigung des Schülerverkehrs) sollte in Erwägung gezogen werden.
Bürgerverein Spremberger Vorstadt e. V. (Stellungnahme vom 24.01.2017)	
Bedingt durch die Lage und die Erschließungsstruktur der Stadt Cottbus wird der Stadtteil Spremberger Vorstadt durch den allgemeinen motorisierten Verkehr, insbesondere aber durch den LKW-Verkehr, beeinflusst. Der gesamte, aus dem Süden einströmende Verkehr (direkte Anbindung an die BAB A 15), also auch der Schwerverkehr, fährt über die beiden Hauptverkehrsstraßen Straße der Jugend /Dresdener Str. und Thiemstraße durch den Stadtteil Spremberger Vorstadt. Beide Straßen sind dabei überwiegend als angebaut zu charakterisieren. Neben Wohnbebauung befinden sich das Carl-Thiem Klinikum, eine Seniorenwohn- und pflegestätte, Schulen und die Luther Kirche direkt an diesen hochbelasteten Straßen. Diese Problematik ist im Konzept im Teil „Analyse“ auch dargestellt worden. Die Verkehrsmengen, insbesondere der hier bedeutungsvolle Schwerverkehr (LKW, Lastzug und Bus), sind durch den Um- und Ausbau der Straße der Jugend nicht beeinflusst worden. Verkehrszählungen aus 2016 zeigen dies. Verkehrsmengenreduzierungen im Sektor Schwerverkehr infolge eines Einwohnerrückganges erscheinen fragwürdig. Der Schwerverkehr nutzt also, trotz des veränderten Fahrbahn-Querschnittes und der Linienführung, die Straße der Jugend weiterhin. Ein Verkehrsverbot für den Schwerverkehr würde zu einer Verlagerung innerhalb des städtischen Netzes führen, hier konkret auf die Thiemstraße. Der Querschnitt dieser Straße (mit Straßenbahn in der Fahrbahn) und besonders der Fahrbahnzustand zeigen aber Grenzen auf (Erkenntnisse aus der Phase des Ausbaus der Straße der Jugend). Auf den Transit-LKW-Verkehr, der zum Zwecke der Umfahrung von Mautstrecken die teilfertige Oder-Lausitz-Trasse befährt, Cottbus über den Stadtring durchquert und über den Weg zur B 169 in Richtung Senftenberg fährt (und retour), wurde nicht eingegangen. Diese LKW-Verkehrsgruppe muss unseres Erachtens in die einleitenden Betrachtungen des LKW-Führungskonzeptes, damit Beschilderungsvorschläge für ein Durchfahrverbot (s. S. 65) richtig eingeordnet werden können	Die Sanierung ist eine Voraussetzung für die Aufnahme der Thiemstraße in das Lkw-Vorrangnetz. Durchgangsverkehr und Mautthematik sind in dem Konzept thematisiert.

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
bzw. bereits im SPN-Kreis berücksichtigt werden können Das ausgewiesene Vorrangnetz mit der Beschränkung auf die Thiemstraße wird aus Sicht des Bürgervereins deshalb kritisch gesehen. Es erscheint nur dann realistisch umsetzbar zu sein, wenn - die Netz-Ergänzungen 2. BA Ortsumfahrung Cottbus und Ortsumfahrung Kolkwitz/ Hähnchen genutzt werden können, - gleichzeitig wirksame Verkehrsbeschränkungen für den Schwerverkehr auf den anderen Hauptverkehrsstraßen durchgesetzt werden und - vor allem vorab ein grundhafter Ausbau der Thiemstraße zwischen Europakreuzung und Stadtring erfolgt ist. <u>Sonstige Hinweise:</u> S.11/12 steht: „Perspektivisch ist ein Brückenbauwerk über das Gleisfeld westlich des Hauptbahnhofs geplant, welches zusammen mit der Vetschauer Str. den Ring ergänzen soll“. Nach unserer Kenntnis ist dieses Brückenbauwerk bereits vor Jahren als unrealistisch aus der kommunalen Verkehrsplanung herausgenommen worden und spielte bei den aktuellen Plänen des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes zu dem Mobilitätszentrum, z.B. in Hinblick einer Aufweitungsmöglichkeit der Vetschauer Str. im westlichen Bahnhofsbereich, keine Rolle. S. 14 wird die LKW-Verkehrsstärke beschrieben, Dresdner Str. mit 900 LKW/24h die höchste LKW-Stärke und Straße der Jugend mit 300 LKW/24h. Die Straße der Jugend endet oder beginnt am Breithaus und daran schließt sich nahtlos die Dresdener Str. an. Wie können 600 LKW/24h an der Breithauskreuzung verschwinden	Die Verlagerung soll nur bei nachgewiesener Verkehrswirksamkeit der OU Cottbus und mit sanierter Thiemstraße erfolgen. Die Brücke ist im aktuellen VEP noch enthalten. Die Darstellung und Beschreibung der Verkehrsstärken wurde präzisiert.
OBR Gallinchen (Stellungnahme vom 17.01.2017)	
Selten wurde ein Konzept vorgelegt das so realistisch alle Probleme benennt und nachvollziehbare und logische Schlussfolgerungen vorschlägt. Probleme haben wir mit dem Verständnis der Einstufung des Straßennetzes nach RIN. Da aber im Februar eine Vorstellung in der AG Ortsteile und sicher auch in den Ausschüssen erfolgen wird, hoffen wir da auf eine Erklärung der verständlichen Art. Fachlich gesamt ist das Konzept nachvollziehbar und zeigt entsprechende Lösungen auf. Bedauerlich ist das die verwendeten Zahlen nicht die Aktuellen sind und sich auf lang zurückliegende Zeiträume beziehen. Wir bewegen uns daher teilweise im spekulativen Bereich was im Besonderen natürlich den Bereich Gallinchen betrifft. Wenn bei der Erstellung des teilträumlichen Verkehrskonzeptes für Gallinchen, März 2010, dabei schon auf Zahlen aus noch weiter zurückliegender Zeit zurückgegriffen wird, erklärt sich die Problematik der B97. Eine stetige Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird auf der B97 festgestellt. Damit ist eigentlich alles gesagt. Wenn im Konzept 2010 von einer Verkehrsbelegung mit 15100 – 19500 Fahrzeugen in Gallinchen davon 7,2 % oder 1404 LKW aus einer Zählung von 2008 ausgegangen wird ist für mich logisch das diese Zahlen sich nicht verringert haben. Dies auch wie beschrieben aus eigener in Augenscheinnahme. Genau aber diese Zahlen haben im BVWP 2030, nochmals reduziert auf 14000 Fahrzeuge, zu einer Aussage geführt die uns heute vor das bezeichnete Problem der Ausweglosigkeit für Gallinchen und der B97 stellt. Eins möchten wir nochmals ganz klar herausstellen, die B97 ist die In der Stadt Cottbus am höchsten frequentierte Straße. Unabhängig vom der B169 haben wir es auf dieser nicht mit Maut-Umgehern sondern mit ganz normalem regionalem und überregionalen Transport auf der Straße zur BAB, sowie Lieferverkehr zur Versorgung der Innenstadt zu tun. Hier sind keine Beschränkungen möglich. Der 3.VA ist für Gallinchen, wie festgestellt, alternativlos und die B97 ist Einzigartig in ihrer Lage und Funktion. Nur an ihr wohnen auch Menschen und davon über 500. Die Einzige zeitnahe Alternative der „Grünen Welle“ mit Pfortnerampeln am Ortseingang aus Spremberg und an der Madlower Kreuzung wird Erfolg der leichten Art bringen und ist, vom OBR seit Jahren gefordert, Alternativlos. Das heißt sie ist umgehend umzusetzen. Gleichzeitig nicht aus den Augen verloren werden darf das Urteil zur Verkehrsbeschränkung auf der B169 im Bereich Klein Oßnigk für LKW mit Begrenzung auf 12 t. Hier ist die Gefahr der Verschiebung des LKW Verkehrs von der B169 auf die B97 sehr wahrscheinlich, ja zu erwarten. Als weitere Forderung ist der sofortige Planungsbeginn für die Umfahrung OST 3.VA Gallinchen im Zusammenhang mit der Planung der OU Groß Oßnigk, beim Land einzufordern. Denn vor 2030 muss die Planung im Schubkasten sein. Auch in Aussicht auf den Ostsee.	Die Erläuterungen erfolgten im Rahmen der Vorstellungstermine. Es wurden jeweils die aktuell vorliegenden Zahlen verwendet, auf das Problem mit den SVZ-Daten für 2015 wurde bereits hingewiesen. Sollten sich daraus konkrete Maßnahmen ergeben, ist deren Wirkung zu prüfen (z.B. durch Zählungen, Beobachtungen). Der 3. BA der OU kann mit Hochstufung im BVWP geplant werden.

Beurteilung/ Hinweis/ Forderung	Fachliche Stellungnahme, Umgang mit den Hinweisen
Eine LKW Führung nach der Madlower Kreuzung zur Innenstadt über die Gelsenkirchener Allee und Thiemstr. Ist zu begrüßen. Auch auf Grund des jetzt ständigen Staus auf der Madlower Hauptstr. und Dresdner Str. Sofort zu verändern ist auch die Umleitungstrecke des Autobahnverkehrs A15 über die U31, wie dargestellt. Die aktueller Situation der Vollsperrung der A 15, Munitionssprengung in Kahren, lässt sämtlichen Verkehr an der Madlower Kreuzung zusammenbrechen, da zwei LKW sich begegnend nicht die Kreuzung befahren können. Der Knoten ist nur durch Handregulierung zu lösen. Abgesehen von den anderen aufgeführten Problemen dieser Strecke. Auch hier muss Stadt, Land und Bund sofort reagieren. Inhaltlich weiter vertiefende Ausführungen können und werden erst nach einer Vorstellung aktueller Zahlen erfolgen und bedürfen einer Gesamtvorstellung des Konzeptes.	Die Umleitungsproblematik ist im Konzept thematisiert.
Stadtverordneter Hr. Bialas (Stellungnahme vom 20.01.2017)	
<u>1. zum Punkt 2 – Maßgebende verkehrserzeugende Strukturgrößen des LKW-Verkehrs</u> Dort werden die maßgebenden Quellen und/oder Ziele von Gütertransporten beschrieben und voneinander abgegrenzt. Auf eine LKW-Gruppe, die weder in und um Cottbus eine Quelle bzw. ein Ziel hat, die aber anteilig einige Hauptstraßen im Stadtgebiet zum Durchfahren nutzen, wird gar nicht eingegangen. Es ist der Transit-LKW-Verkehr, der zum Zwecke der Umfahrung von Mautstrecken die teilfertige Oder-Lausitz-Trasse befährt, Cottbus über den Stadtring durchquert und sich den Weg zur B 169 in Richtung Senftenberg sucht (retour ebenfalls). Richtig ist, dass die Anzahl der Cottbus durchquerenden Transit-LKW's nach der öffentlichen Diskussion 2013 und 2014 und seit der Straßenbaustelle Str. d. Jugend deutlich abgenommen hat (aber abends und nachts immer noch vorhanden). Forderung: Aufnahme dieser LKW-Verkehrsgruppe in einleitenden Betrachtungen des LKW-Führungskonzeptes, damit Beschilderungsvorschläge für ein Durchfahrverbot auf S. 65 richtig eingeordnet werden können bzw. bereits im SPN-Kreis weit vor den Toren der Stadt berücksichtigt werden können (Grafik 30: Standorte mit anzupassender Beschilderung muss erweitert werden auf ausgewählte Kreuzungen im SPN-Kreis!!) <u>2. Eine geplante vorrangige LKW-Route in Richtung Zentrum über die Thiemstraße</u> muss an zwei statt an eine Vorbedingung geknüpft werden: • Fertigstellung der Ostumfahrung (2. BA) + • grundhafter Ausbau der Thiemstr. zwischen Europakreuzung und Stadtring Die Thiemstr. führt nicht nur am CTK-Krankenhaus vorbei, sondern ebenfalls an eine Seniorenwohn- und –pflegestätte (Paulinenanlage – Hochhaus Thiemstr. 71) <u>3. Sonstige Hinweise:</u> - auf S.11/12 steht: „Perspektivisch ist ein Brückenbauwerk über das Gleisfeld westlich des Hauptbahnhofs geplant, welches zusammen mit der Vetschauer Str. den Ring ergänzen soll“. Nach meiner Kenntnis ist dieses Brückenbauwerk bereits vor Jahren als unrealistisch aus der kommunalen Verkehrsplanung herausgenommen worden und spielte bei den aktuellen Plänen des Umbaus des Bahnhofsvorplatzes zu dem Mobilitätszentrum z.B. in Hinblick einer Aufweitungsmöglichkeit der Vetschauer Str. im westlichen Bahnhofsbereich keine Rolle. (dazu auch auf S. 28 vorletzter Punkt eine Aussage). - S. 14 - dort wird die LKW-Verkehrsstärke beschrieben: Dresdner Str. mit 900 LKW/24h die höchste LKW-Stärke und Str. d. Jugend mit 300 LKW/24h !! Nach meiner Kenntnis endet oder beginnt die Str. d. Jugend am Breithaus und daran schließt sich nahtlos die Dresdener Str. an. Wie können 600 LKW/24h an der Breithauskreuzung verschwinden?? In der Theorie über Eilenburger Str. oder Ottilienstr. – in der Praxis passiert dies Gott sei Dank nicht. Sind hier Zählstelle und Straßennamen durcheinander gekommen? <u>3. S. 24 - BVWP-Projekte (ebenso auf S. 35)</u> Richtig nach meiner Kenntnis ist, dass der 3. BA OU Cottbus/Gallinchen in den „weiteren Bedarf“ mit Sternchen abschließend eingeordnet wurde, dies bedeutet eine Planung des umweltseitig anspruchsvollen Abschnittes kann durch das Land Brandenburg vor 2030 durchgeführt werden.	Der Durchgangsverkehr (auch in Zusammenhang mit mautausweichverkehr) ist im Konzept thematisiert. Voraussetzungen für die Thiemstraße als Bestandteil des Lkw-Vorrangnetzes werden im Konzept benannt. Die Brücke ist noch im aktuellen VEP enthalten und wird aber unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen bewertet. Beschreibung wurde präzisiert. wurde in Text eingearbeitet