

Anlage 2

zur Stadtverordnetenvorlage Nr. IV-36/10

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan Cottbus 2020 – InVEPI 2020 – mit Maßnahmenplan und strategischer Umweltprüfung

Einwendungen mit Abwägungsvorschlag

Stellungnahme / Einwender	lfd. Nr.	Einwendung oder Hinweis	Abwägungsvorschlag
Bürgerinnen und Bürger			
Eheleute Kuberski (16.04.2010)	-	Widerspruch gegen den Umbau der Wendeschleife Madlow zur Umsteigehaltestelle Straßenbahn – Bus (Wortlaut im Anhang)	Keine Änderung des InVEPI 2020, da der Widerspruch gegen den Stadtverordnetenbeschluss IV-094-10/09 vom 24.06.2009 zum Zielnetz ÖPNV steht. Eine endgültige Feststellung erfolgt im Rahmen eines förmlichen Planverfahrens.
Herr und Frau Zedler (17.04.2010)	-	Widerspruch gegen den Umbau der Wendeschleife Madlow zur Umsteigehaltestelle Straßenbahn – Bus (Wortlaut im Anhang)	Keine Änderung des InVEPI 2020, da der Widerspruch gegen den Stadtverordnetenbeschluss IV-094-10/09 vom 24.06.2009 zum Zielnetz ÖPNV steht. Eine endgültige Feststellung erfolgt im Rahmen eines förmlichen Planverfahrens.
Herr Zackow (*16.04.2010)	1	Konzentration des ÖPNV am Bahnhofsvorplatz wird als problematisch angesehen	Keine Änderung des InVEPI 2020. Einzelheiten werden im Zuge der Fachplanung geklärt.
	2	Umbau der Bahnhofstraße unnötig (guter Zustand von Fahrbahn und Gleisen), Probleme bei der Oberleitung (Bäume im Weg) → Begründung für den Ausbau	Die Begründung ergibt sich aus den Festlegungen des Luftreinhalte- und Aktionsplans StVV-Beschluss Nr.II-020-29/06 vom 28.06.2006.
	3	„Super“-Kreisell wird zu Verständnisproblemen bei den Verkehrsteilnehmern führen	Für InVEPI 2020 nicht relevant. Kreisverkehr hat seine Funktionsprobe bestanden.
	4	Bei den Anordnungen von Tempo 30 (Lärmaktionsplan) verlängert sich die Fahrzeit und damit der Schadstoffausstoß/Lärmwirkung.	Wird nicht in den InVEPI 2020 eingearbeitet. Relevant ist die Größe des Schadstoffausstoßes, nicht die „Einwirkzeit“ – hohe Geschwindigkeiten führen zu absolut höherem Schadstoffausstoß und mehr Lärm (vgl. auch LAP 1. Stufe, S. 30)
Herr Reichelt (*16.04.2010)	1	Bahnhofstraße muss wieder lebendig werden Gehwegzustand wird sich wesentlich verbessern	Zustimmung
	2	Lärm in der Sandower Straße wird kritisiert.	Straßenzustand kann nur im Rahmen des Lärmaktionsplans, Stufe 2 behandelt werden.
	3	Wieso ist die Saarbrücker Straße so lange gesperrt?	Für InVEPI 2020 nicht relevant. Baumaßnahme abgeschlossen.

	4	Radwege sollen verbessert werden es gibt erhebliche Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern – besonderer Konfliktbereich: Weg an der Stadtmauer	Die Verbesserung der Situation ist im Maßnahmenplan unter 7.6 Umbau Stadtpromenade im Bereich CBC 2. BA enthalten.
	5	Gehwegesanierung in Sandow war ein Erfolg	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
Frau Katzschner (*16.04.2010)	1	Kritik an der Brücke über die Bahnanlagen westlich des Empfangsgebäudes zusätzliche Belastung durch Verkehr an ihrem Wohnhaus	Maßnahme ist langfristig, d.h. über den Geltungszeitraum des InVEPI 2020 zu sehen Während es zu deutlichen Entlastungen in der Wilhelm-Külz-Str. (ca. 10.000 Fzg/d) und in der Bahnhofstraße (ca. 3.000 Fzg/d) kommen wird, sind zusätzliche Belastungen in der Waisenstraße mit fast 2.000 Fzg/d zu verzeichnen. Hier sollten im Zuge der Entwurfsplanung geeignete Lärmschutzmaßnahmen geprüft werden.
	2	Die Schließung des mittleren Rings und die Umgestaltung der Bahnhofstraße verlagert nur die Probleme und beseitigt sie nicht.	Aktuelle Netzberechnungen zeigen, dass mit deutlichen Entlastungen in der Bahnhofstraße zu rechnen ist. Die Feinstaubmessstelle in der W.-Külz-Str. zeigt keine Auffälligkeiten, so dass die Maßnahme als Erfolg gewertet werden kann.
	3	ÖPNV stärken ist der bessere Weg. Parken in der Innenstadt reduzieren verringert PKW-Verkehr.	Beide Anliegen sind im InVEPI 2020 enthalten (Doppelstrategie). Darüber hinaus sind sehr viele Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes im InVEPI 2020 enthalten, auch zur Stärkung des ÖPNV.
	4	Am Bahnhof nicht noch mehr Parkplätze schaffen, sondern ÖPNV-Anbindung verbessern.	Sh. 3
	5	Befürwortet die westliche Anbindung TIP an die A 15, da der westliche Teil des mittleren Rings dadurch Entlastung erfährt.	Zustimmung
Herr ... (*16.04.2010)	1	warum keine Umweltzone in Cottbus?	Die Begründung ergibt sich aus den Festlegungen des Luftreinhalte- und Aktionsplans StVV-Beschluss Nr.II-020-29/06 vom 28.06.2006. Gem. Erläuterungen zur Fortschreibung des LRP sind die Verbesserungen durch Umweltzonen durch den fortschreitenden Erneuerungsprozess bei den Kfz in der Zukunft nicht mehr so gravierend.
	2	fordert Bauzeitenverkürzung im Straßenbau	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
	3	Parken in der Straße der Jugend (1 h) zwischen Lausitzer Rundschau und Pyrastraße soll wieder abgeschafft werden statt dessen Tempo 30 von 22-06 Uhr	Parken entspricht einer Forderung der Gewerbetreibenden. Die Straße der Jugend soll in diesem Bereich umgebaut werden. Für InVEPI 2020 nicht relevant.
	4	Spremberger Straße: Lieferbedingungen/-zeiten verändern evtl. abpollern	Im InVEPI 2020 und im Verkehrskonzept Innenstadt sind Vorschläge zur Verbesserung enthalten. Eine

			Abpollerung muss im FB 32 entschieden werden.
Herr Sachs (*16.04.2010)	-	Verkehrsrechner funktioniert nicht	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
Frau Menge (*16.04.2010)	-	Vorbereitungsstand Erschließungsstraßen TIP	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
Herr Hanschik (*16.04.2010)	1	Ampel sollten ausgeschaltet werden, wenn nicht erforderlich	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
	2	ÖPNV-Anbindung der äußeren Stadtteile/Ortsteile verbessern (auch mit Straßenbahn)	Im InVEPI 2020 ist das Zielnetz des ÖPNV enthalten. Straßenbahnnetzerweiterungen wurden auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht und sind in den InVEPI 2020 eingearbeitet worden. Einzelheiten der Streckenführung von Bussen werden in der Bestellung durch die Stadt geregelt.
	3	Radfahren in der Sprem verbieten	Keine Aufnahme in den InVEPI 2020, da keine Alternativen.
	4	TIP-Anbindung über Eisenbahn	Im InVEPI 2020 enthalten.
Herr ... (*16.04.2010)	1	Bahnhofstraße soll wieder schön werden	Zustimmung
	2	Was tut die Stadt gegen die „Rüpelradler“ ?	Problem wurde in den Teil Verkehrssicherheit aufgenommen.
Frau ... (*16.04.2010)	-	Das Trinken von Alkoholika in der Straßenbahn wirksam verbieten.	Für InVEPI 2020 nicht relevant.

(*16.04.2010) – öffentliche Vorstellung des InVEPI – Namen können falsch sein

Ortsbeiräte			
Kiekebusch (11.04.2010)	1	auf Seite 12 muss hinter OT Kiekebusch der Vermerk "Entwurf" geschrieben werden.	Korrektur erfolgt mit Fußnote (redaktionelle Änderung)
	2	Seite 16 1.Absatz muss deutlich gemacht werden, welche Stadtteile bzw. Ortsteile gehören zur Außenentwicklung. Der Hinweis auf ein anderes Konzept "INSEK" ist hier nicht hilfreich.	Der Belang betrifft die stadtplanerischen Festsetzungen und kann nicht im InVEPI 2020 modifiziert werden.
	3	Seite 54 ist die "Bahnhofstraße (Kiekebusch)" mit den entsprechenden Zahlen aufzunehmen.	Tabelle wird ergänzt.
	4	Seite 65 es ist an entsprechender Stelle darauf hinzuweisen, dass der Umsteigerrückgang in Madlow wahrscheinlich auf den Rückgang von Schülern zurück zu führen ist.	Wurde berücksichtigt – siehe Fußnote
	5	Seite 71 1.Absatz sollte der Satz so anfangen "Durch die Iteration der..." und es muß das Wort "autoaffin" geändert bzw. besser umschrieben werden.	Wurde in Bericht eingearbeitet
	6	Seite 95 es sollte unter Kiekebusch folgendes ersatzlos gestrichen werden "und an der Hauptstraße nach Branitz". Der Nachsatz trifft für Kiekebusch nicht zu.	Wird gestrichen.

Kahren (12.04.2010)	1	Für den Ortsteil Kahren ist die Ortsumgehung Cottbus in der jetzt geplanten Trassenführung eine zu große Belastung und wird deshalb abgelehnt. Begründung: Bei Realisierung des Netzfalles 4 würde sich an der Verkehrsleistung keine signifikante Veränderung ergeben. Es würde vielmehr nur zu einer Verschiebung der Verkehre führen. Bezogen auf die Schutzgüter kommt der OBR Kahren zu folgender Analyse: – Schutzgut Mensch: Es kommt zu einer zusätzlichen Verlärmung des Ortsteils und es ist mit einem Anstieg der Feinstaubbelastung zu rechnen, was negative Folgen für den menschlichen Organismus hat. Die Kaltluftschneise (vgl. Bereichsentwicklungsplan Kahren, „Nagler-Studie“), die auch der Belüftung der Stadt Cottbus dient, wird gestört, was negative Einflüsse auf die Stadt nicht ausschließt. – Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biodiversität: Es werden Lebensräume zerstört, was als Hauptgrund für das Aussterben von Tier- und Pflanzenarten gilt. – Schutzgut Boden: Der Agrargenossenschaft Kahren werden Flächen in Größenordnungen entzogen, wo wirtschaftliche Probleme des Betriebes nicht ausgeschlossen werden können, was auch den Verlust von Arbeitsplätzen bedeuten kann. Weiterhin werden unnötig Flächen versiegelt, die dann auch nicht mehr zur Grundwasserneubildung zur Verfügung stehen. Gemäß BbgNatSchG sind vermeidbare Eingriffe in den Boden zu unterlassen. – Schutzgut Luft, Klima: Bei der geplanten Linienführung sind Baumfällungen von größerem Ausmaß nötig, was zu einer Verschiebung des Mikroklimas führen wird und eine reduzierte CO₂-Aufnahme nach sich zieht. (vgl. auch Schutzgut Mensch, Kaltluftschneise) Das Waldgebiet östlich von Kahren ist als geschützter Biotop nach BbgNatSchG eingestuft. Aufgrund dieser massiven Eingriffe in die Schutzgüter lehnt der OBR Kahren die Ortsumgehung (2. und 3. VA) in dieser Trassenführung ab.	Mit der Ortsumgehung Cottbus, 2.Verkehrsabschnitt sinkt der Durchgangsverkehr im Ortsteil Kahren um ca. 3000 Fahrzeuge pro Tag (Vergleich zwischen Prognose Null-Fall zu Netzfall 4) Die Ortsumgehung ist eine Maßnahme des Landes/Bundes. Als Maßnahme des Landes/Bundes entsprechend der Vorbemerkungen zur SUP kein Prüfinhalt der Umweltprüfung. Entsprechende Bedenken müssen in den üblichen Verfahren an den Träger der Maßnahme herangetragen werden. Durch die Änderung der Planung des 2.VA der Ortsumgehung Cottbus durch den Landesbetrieb Straßenwesen konnten erhebliche Verbesserungen erzielt werden, die nicht mehr zur grundsätzlichen Ablehnung der Straßenführung führen. Notwendige Verbesserungen im Detail werden im Planfeststellungsverfahren bzw. in der weiteren Planung geklärt.
	2	Als Alternative wird von uns die Führung über die Autobahnanschlussstelle Roggosen vorgeschlagen. Diese Trassenführung bringt die geringsten Eingriffe in die Schutzgüter mit sich und bereits bestehende Trassen können genutzt werden.	Die Entscheidung liegt beim Land bzw. beim Bund. Alternativenprüfung kann nur durch diese Träger der Maßnahme durchgeführt werden. In vorigen Untersuchungen des Landes wurde nachgewiesen, dass die verkehrliche Wirksamkeit für Cottbus mit Vergrößerung der Entfernung sinkt. sh. 1

Branitz (13.04.2010)	1	Sicher ist, dass die erarbeiteten Schwerpunkte für Branitz, die Kiekebuscher Strasse und die Kastanienallee, die Knackpunkte darstellen und in die zentrale Planung Eingang finden müssen. Sie sind auch die direkten Zuwege, um den Branitzer Park mit dem Rad oder dem Auto zu erreichen. Aus Sicht des Ortsbeirates hat wegen des fehlenden Fußweges insbesondere für die Schulkinder in der Kiekebuscher Straße diese Straße den Vorrang, dabei ist natürlich zu beachten, dass die Kosten für die Anlieger gering gehalten werden sollen.	Im InVEPI 2020 enthalten.
	2	Weitere Straßenausbaue, die nur örtlichen Charakter haben, aber durch den Branitzer Park auch touristische Bedeutung, wie "Zum Kavalierhaus" oder Parkplatz zwischen den "Museumsweg"en o.a. wurden durch den OBR Branitz für den Zeitraum 2010 bis 2013 gefordert, sind aber wieder den anderen Interessen geopfert worden.	Das Straßennebennetz wird im InVEPI 2020 nicht bearbeitet.
	3	Wichtig für uns Branitzer ist auch die Parkplatzsituation in Branitz zu entlasten und zwar nicht nur für die Parkbesucher, sondern auch für den gewachsenen Ort und deren Besuchsempfinden.	Der Grundsatz ist im InVEPI 2020 enthalten. Einzelheiten sind im teilräumlichen Verkehrskonzept Branitz enthalten.
	4	Beim Thema Radweg stelle ich hier nochmal anheim, dass der Radweg zwischen Friedhof und Tierparkstraße schwer durch die Baumpflegmaßnahmen des Parkes geschädigt wurde. Das bedeutet, dass außer der Veloroute 6 auch anderes demnächst instand zu setzen ist.	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
	5	Sollte die Umfahrung Cottbus auch Branitz eine Entlastung bringen, würden wir dies sehr begrüßen.	Zustimmung
Skadow (10.04.2010)	1	Dabei haben wir festgestellt, dass die Probleme der Anwohner der Saspower Landstraße und Skadower Schulstraße nicht berücksichtigt wurden.	Das Straßennebennetz wird im InVEPI 2020 nicht bearbeitet. Im Zusammenhang mit der Verlängerung der M.-Domaskojc-Straße können die Probleme langfristig verringert werden.
	2	Mit der vorgeschlagenen Variante der Ortsumgehung Skadow in Richtung Döbbrick über die verlängerte Marjana-Domaskojc-Straße wäre das Problem zu lösen. Hier fordern wir eine Änderung der Langfristigkeit (siehe Netzfall 5).	Die Dringlichkeit wird ggf. beeinflusst durch eine Abwägung der Vor- und Nachteile in Verbindung mit der Instandsetzung der Schmelwitzer Chaussee (gegenwärtig nicht im Investitionsplan).
	3	Nach dem Abwasserbeseitigungskonzept soll die Saspower Landstraße im Jahr 2015 an die Kanalisation angeschlossen werden. Deshalb erwarten wir eine kurzfristige Entscheidung über den weiteren Ausbau der Straße. Der derzeitige Zustand ist für die Anwohner unerträglich und eine Gefahrenquelle.	Für InVEPI 2020 nicht relevant.
Gallinchen (ohne Datum)	1	Mit dieser Stellungnahme möchte der Ortsbeirat die absolut logische und notwendige Entwicklungsstrategie der Stadt Cottbus unterstützen welche für unseren Ortsteil die östliche Ortsumgehung als unumgänglich, im Netzfall 5, dargestellt.	Zustimmung

		Gleichzeitig möchten wir aber auch anregen, sich schon heute mit der Kupferförderung in Spremberg und mögliche Auswirkungen auf den Individual- als auch Fernverkehr in Cottbus und Umgebung zu beschäftigen und mögliche Synergien zu nutzen.	
	2	Gleichzeitig darf in der Zukunft auch keine Alternativfrage zum Anschluss TIP oder östliche Umfahrung eine Rolle spielen, beides ist unbedingt notwendig.	Entspricht den Aussagen des InVEPI 2020
	3	S.99 Der Maßnahmeempfehlung zum Fußweg Grenzstr. kann nicht gefolgt werden, hier ist kein Anschluss an der Alten Ziegelei vorhanden. Der Fußweg ist an der kompletten Straße mindest einseitig notwendig.	Wird geändert.
	4	S. 128 ff P+R Bisher war dem Ortsbeirat nicht bekannt dass es ein Teilkonzept zum P+R gibt. Umso erstaunlicher ist für uns das im Zuge dieses Konzeptes nicht auch eine von uns lange angemahnte Entwicklung der Fläche an der Autobahnabfahrt aus Richtung Berlin untersucht wurde. Hier sind ja nun alle P+R Möglichkeiten möglich. Sämtliche andere Entwicklungen der Fläche sind ja durch Konzepte ausgeschlossen. (Gewerbe-, Wohnung -, Handel usw.) Diese Betrachtung muss nachgeholt werden.	Bezeichnete Fläche an der Anschlussstelle soll gemäß FNP einer anderen Nutzung zugeführt werden. Die Verfügbarkeit ist langfristig nicht gegeben. Der in unmittelbarer Nähe geplante P+R Madlow Wendeschleife kann die Funktion jedoch in geringem Umfang übernehmen. Keine Aufnahme in den InVEPI 2020
	5	S.145 ff. Übereinstimmung wurde bereits zur Neugestaltung des Ortseingangs im Süden erreicht. Dieser ist auf Grund der Örtlichen Gegebenheiten nicht notwendig, bzw. dadurch bereits vorhanden.	Wird gestrichen.
	6	S.156 Den Darlegungen im vorletzten Absatz muss widersprochen werden. Maßgeblicher Verursacher der Feinstaubbelastung ist nur zu 40% die Stadt mit all seinen Belastungen. 60% kommen von Außerhalb. Da hilft auch nicht die Einschränkung auf lokale Verursacher. Der Cottbusser Feinstaub verursacht keine Überschreitungen. Entsprechende Untersuchungen liegen im Umweltamt vor.	Kein Widerspruch, da die Formulierung lautet „maßgeblicher lokaler Verursacher“. Mit der Aufnahme Im InVEPI 2020 wird die Konsistenz zum Luftreinhalte- und Aktionsplan gesichert.
	7	S. 158 ff. Entsprechend den Darlegungen zum Lärmaktionsplan ist ja die Gallincher Hauptstr. massiv betroffen. Wir können uns nur nicht vorstellen welche und wie die Maßnahmen hier greifen sollen zur Lärminderung??	Ergebnisse werden im Lärmaktionsplan, Stufe 2 vorgestellt.
	8	S.190 Pkt.15.3 Ich warne vor einem bindenden Planungsinstrument, weil es nicht zu vermitteln ist, ein bindendes Instrument das gleichzeitig auch flexibel sein soll. Entweder ich setze das Konzept 1:1 um dann bin ich bindend, oder ich bin flexibel, dann kann den Erfordernissen entsprechend reagiert werden.	Für die Begründung von Fördermitteln ist ein Selbstbindungsbeschluss zur Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich. Die Flexibilität wird durch ein Monitoring gesichert.
Groß Gaglow (Aktennotiz zum Gespräch am 08.04.10)	1	grundsätzlich im Text: für die „Stadtteile“ mit Ortsbeiräten den Begriff Ortsteile ersetzen z.B. „vier südliche Ortsteile (Branitz, Gallinchen, Groß Gaglow, Kiekebusch)“	Wird geändert.
	2	in Maßnahmeplan aufnehmen: Radverkehrsanlagen Sachsendorfer Straße (100 T€)	Wurde in Maßnahmeplan aufgenommen

	3	Nachtversorgung durch ÖPNV ist zu gering	Verweis auf Behandlung in Rahmen der Bestellung von Verkehrsleistungen.
--	---	--	---

Nachbargemeinden und Kreis SPN			
Gemeinde Kolkwitz (21.04.2010)	-	Ein Bemerkung zur Planung der Bahnhofstraße habe ich dennoch: Ich würde empfehlen, die von Ihnen geplante Doppelnutzung einer einspurigen Strecke von Straßenbahn, PKW- und Lieferverkehr in der Bahnhofstraße nach der Fertigstellung der W.-Külz-Straße über einen längeren Zeitraum zu testen. Dazu könnte die wegfallende Fahrspur gesperrt oder teilweise als Parkfläche ausgewiesen werden. Mit dem Wegfall dieser wichtigen Nord-Süd-Achse befürchten wir ein verstärktes Ausweichen über den Mittleren Ring, die L 49 auf die L 50 über Hänchen.	Ausbauparameter der Bahnhofstraße sind für InVEPI 2020 nicht relevant. Die Auswirkungen auf die L 49 und L 50 wurden im Prognose-0-Fall berechnet. Ergebnis: ca. 6.000 Kfz/d
Stadt Drebkau (30.03.10)		Seitens der Stadt Drebkau bestehen keine Anregungen oder Bedenken.	Kein Änderungsbedarf

Träger öffentlicher Belange			
Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (19.03.2010)		Den vorliegenden Entwurf der o.g. Planung habe ich geprüft. Seitens der Denkmalfachbehörde, Abt. Bodendenkmalpflege, bestehen bei Beachtung der nachfolgenden Hinweise keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planungsabsichten der Stadt Cottbus. Im Stadtgebiet von Cottbus existieren zahlreiche Bodendenkmale. Diese sind der Stadt verschiedentlich bekannt gemacht worden (u.A. Zuarbeit zum Flächennutzungsplan). Insofern durch aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 resultierende Maßnahmen in Bodendenkmale eingegriffen werden soll, sind die Schutzbestimmungen des BbgDSchG zu beachten.	Zustimmung Hinweis wird im Rahmen der Fachplanungen berücksichtigt (für InVEPI nicht relevant)
Landesamt für Bauen und Verkehr Außenstelle Cottbus (09.04.2010)	1	Es bestehen gegen den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan 2020 für die Stadt Cottbus aus verkehrsbehördlicher Sicht des Landes keine Einwände.	Zustimmung - kein Änderungsbedarf
	2	Die mit dem Verkehrsentwicklungsplan formulierten Zielstellungen und Maßnahmen, insbesondere - Stärkung und Ausbau der Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie mögliche Linienenerweiterungen; - Weiterentwicklung der Angebote im System P+R und B+R - Aufrechterhaltung und Nutzung vorhandener Anschlussgleisanlagen - Möglichkeit der schienenseitigen Anbindung des TIP als Option - Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt durch Verkehrsverlagerung in weniger sensible Bereiche, verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Straßennetzerweiterungen nur in wenigen, strukturell begründeten Fällen, stehen im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen des Landes.	Zustimmung - kein Änderungsbedarf

	3	Pkt. 5.2, Seite 38, 1. Absatz Zwischen der Eisenbahnstrecke Cottbus – Berlin und dem südlichen Berliner Außenring ist eine Verbindungskurve aus Richtung Süden (Königs Wusterhausen) in Richtung Westen (Gemeinde Schönefeld) vorhanden, die gegenwärtig durch die Regionalbahn 14 Senftenberg – Berlin-Schönefeld (Flughafen) – Berlin – Nauen befahren wird.	Formulierung wurde geändert Ein Verweis auf die vorgesehene Ostanbindung des Flughafens BBI wurde eingefügt.
	4	Pkt. 5.2, Seite 38, 2. Absatz und Pkt. 5.4, Seite 39, 2. Absatz Es ist richtig, dass es gegenwärtig keine direkte SPNV-Verbindung von Cottbus in Richtung Flughafen Berlin-Schönefeld bzw. zur Landeshauptstadt Potsdam über den Berliner Außenring gibt. Hier ist ein Umsteigen in Königs Wusterhausen bzw. in Berlin erforderlich. Im Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012 ist diesbezüglich auch keine Änderung geplant.	Formulierung wurde geändert Die fehlende Direktverbindung wird im InVEPI 2020 als verkehrlich erforderlich und sinnvoll gefordert.
	5	Bezüglich der Anbindung des Flughafens BBI an die Eisenbahnstrecke Cottbus – Berlin (Ostanbindung BBI) teile ich Ihnen mit, dass für diese am 19. Februar 2010 der Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erteilt wurde. Die Planung für die Ostanbindung sieht sowohl eine Verbindungskurve in Richtung Berlin als auch eine Verbindungskurve in Richtung Königs Wusterhausen/Cottbus an die Strecke der Görlitzer Bahn vor.	Formulierung wurde geändert Der Planfeststellungsbeschluss wurde eingefügt. Hinweis des Landesamtes für Bauen und Verkehr Außenstelle Cottbus wurde berücksichtigt.
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Abt. 4 (Verkehr) (13.04.2010)	1	ÖPNV: Da Cottbus als OZ besondere Bedeutung genießt, sollte die Untersuchung als Quelle und Ausgangspunkt weiterer Betrachtungen dem MIL zur Verfügung gestellt werden.	Datenübergabe wird geprüft. Keine Relevanz für die Formulierungen des InVEPI 2020.
	2	Verkehrsnetzberechnungen (Kap. 3) Es werden durchgeführte Verkehrsnetzberechnungen textlich erwähnt. Diese Verkehrsnetzberechnungen sind für die Entwicklung eines nachfrageorientierten Angebotes des Landes sehr interessant. Das MIL ist sehr an diesen Informationen interessiert.	Datenübergabe wird geprüft. Keine Relevanz für die Formulierungen des InVEPI 2020.
	3	Verkehrsnetzberechnungen (Kap. 3) Die Zusammenarbeit zwischen MIL und der Stadt Cottbus bei Verkehrserhebungen und prognostischen Verkehrsbetrachtungen ist dokumentiert. Hier Hinweis auf die Unterstützung im Rahmen der Erarbeitung der GVP 2025, speziell bei der Differenzierung der Prognoseerwartung der Strukturdaten nach Verkehrsbezirken, insbesondere Einwohnerverteilung 2025. Für das MIL ist nunmehr natürlich interessant, ob und wie diese Vorarbeiten für die GVP auch in die eigenen Verkehrsnetzberechnungen der Stadt eingeflossen sind.	Die Aufschlüsselung der Strukturdaten auf Verkehrsbezirke erfolgte vorab auf das Jahr 2020.
	4	Verkehrliche Rahmenbedingungen für den SPV (Kap. 4.3) Die in Anlage 1 dargestellte Zeitschiene entspricht weitgehend dem	Formulierung wurde geändert Ein Verweis auf die vorgesehene Ostanbindung des

		Landesinteresse. Im Detail gibt es zum Teil unterschiedliche Auffassungen. Ausdrücklich unterstützt werden die Ausführungen zur notwendigen Entwicklung Reisezeit zwischen Cottbus und Berlin. Nicht mitgetragen werden beispielsweise die Ausführungen zum Fehlen einer Verbindungskurve zur besseren Anbindung von Cottbus an den Flughafen BBI und die Forderung einer Direktverbindung im Regionalverkehr. Hier gibt es noch Diskussionsbedarf, der ggf. in einer direkten Abstimmung mit dem zuständigen ÖPNV/Eisenbahn-Referat des MIL ausgeräumt werden kann.	Flughafens BBI wurde eingefügt.
	5	Ausgewiesene Maßnahmen in puncto P&R sowie Energie- und Umweltfragen im ÖPNV (Kap. 11 und 12) Zu P&R werden der Bestand und die Planung der Entwicklung dieses verkehrsträgerverbindenden Angebotes in Kap. 11 dargestellt. In Kap. 12 legt die Kommune ihre strategischen Ansätze zum Thema Energie und Umwelt in Verbindung mit dem ÖPNV nieder. In Anlage 2 wird darauf verwiesen, dass die Stadt auf die Straßenbahn als energie- und umweltbewusstes Verkehrsmittel setzt. Diese Zielrichtungen werden von uns speziell unterstützt.	Zustimmung
	6	Bei P&R sollte eine enge Abstimmung mit dem MIL erfolgen. Von Seiten des Landes laufen Vorbereitungen, eine spezielle Untersuchung zu diesem Thema in Abstimmung mit Berlin durchführen zu lassen. Die kommunalen Hinweise sind daher auch für das MIL von großer Bedeutung.	Daten können bereit gestellt werden. Keine Relevanz für die Formulierungen des InVEPI 2020.
	7	Das Thema Energie und Umwelt gewinnt insgesamt weiter an Bedeutung. Aus unserer Sicht wäre es hilfreich die Unterstützung der beauftragten Verkehrsunternehmen durch die Stadt, qualitativ und quantitativ, konkreter darzustellen. Das betrifft auch solche Fragen wie die Entwicklung des Fuhrparks der Unternehmen, Umweltstandards bei Leistungsvergaben, Anforderungen an die genutzte Elektroenergie bei Straßenbahnen etc.	Frage wird an Cottbusverkehr GmbH weitergereicht.
	8	Luftverkehr: Unter Punkt 5.4. (Luftverkehr) ist aufgeführt, dass der ehemalige Militärflugplatz Cottbus - Nord als Sonderlandeplatz für den Bedarf, der sich aus dem TIP Cottbus ergibt, weitergenutzt werden soll. Im MIL liegen andere Informationen vor. Der Oberen Luftfahrtbehörde LuBB liegt ein Schreiben vom 31.3.2010 vor, in dem der Oberbürgermeister der Stadt Cottbus, Herr Szymanski um die Entwidmung des Flugplatzes bittet, da sich der Plan eines Sonderlandeplatzes aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisieren lässt. Diese neu formulierte Position der Stadt sollte entsprechend in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen werden.	Formulierung wurde geändert und der neue Sachstand berücksichtigt.
Landesumweltamt Regionalabteilung Süd	1	Naturschutz VEP soll lt. Planung dazu beitragen, die Umweltsituation der Stadt zu	Kein Handlungsbedarf im Rahmen des InVEPI 2020. Der Hinweis betrifft spätere Entwurfsplanungen.

Referat RS 4 (23.04.2010)		verbessern. In allen Phasen ist darauf zu achten, dass vermeidbare Beeinträchtigungen vermieden werden.	
	2	1. Artenschutz Wie in den Unterlagen dargestellt, sind die artenschutzrechtlichen Vorschriften in die Planungen zu den konkreten Straßebauvorhaben einzustellen. Es ist darzulegen, ob nach BNatSchG geschützte Tier- und Pflanzenarten beeinträchtigt werden könnten.	Detaillierte Betrachtung zum Artenschutz auf unteren Planungsebenen entspricht dem Prinzip der „Abschichtung“ der SUP
	3	Schutzgebiete Natura 2000 Der vorliegende VEPI berührt auch Bereiche, die nach § 26 BNatSchG geschützt sind. Dem Vorhandensein der Schutzgebiete ist Rechnung zu tragen. Es sind Variantenvergleiche vorzunehmen und Alternativen zu prüfen. Generell ist in den Einzelvorhaben, die Thematik Schutzgebiete umfangreicher zu behandeln. Es ist auch zu prüfen, ob durch außerhalb der Schutzbereiche geplante Maßnahmen Auswirkungen in die geschützten Bereiche zu befürchten sind.	Vertiefende Untersuchungen inkl. Variantenbetrachtung wurden in Vorbereitungen der Planungen bereits durchgeführt und bewertet. Weitere Untersuchungen müssen im Rahmen der konkreten Planungen erfolgen (Abschichtung).
	4	3. Hinweise Hinsichtlich der Belange des Biotopschutzes, der Eingriffsregelungen und zur Festlegung der grünordnerischen Festsetzungen zur Kompensation der Eingriffsfolgen ist anzumerken, dass diese Belange zweckmäßigerweise erst in der konkreten Planungsphase der Einzelvorhaben abgearbeitet werden, wenn zuvor die grundsätzliche Zulässigkeit des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs festgestellt wurden.	Kein Handlungsbedarf im Rahmen des InVEPI 2020. Der Hinweis betrifft spätere Entwurfsplanungen.
	5	Wasserwirtschaft Im vorliegenden Umweltbericht zum VEPI sind die Ausführungen zum Schutzgut Wasser nachvollziehbar und richtig dargestellt. Darüber hinausgehende Anforderungen ergeben sich nicht.	Zustimmung
	6	Technischer Umweltschutz – 1. Der integrative Gesamtansatz mit Ausprägung des Planes bzgl. Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit ist ausdrücklich zu loben. Die bereits vorliegenden Planungen (Luftreinhalteplan 2006 und Lärmaktionsplan 1. Stufe 2009 sowie die laufende Lärmaktionsplanung 2. Stufe und die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes sollten im weiteren VEP-Bearbeitungsprozess stärker berücksichtigt und verankert werden.	Zustimmung Verweis auf die weiteren Umweltuntersuchungen stimmen mit den Aussagen des Monitoring im InVEPI 2020 überein.
	7	2. Strategische Umweltprüfung Hier sind insbesondere auf dem Gebiet Luftreinhaltung einige unkorrekte bzw. fehlende Sachinformationen zu kritisieren. So ist die Tab.5/Schutzgut Luft zwingend mit entsprechenden Angaben zu den Schadstoffen Schwebstaub PM10 und NO ₂ zu ergänzen. Entsprechend ist Tab. 12/ Schutzgut Mensch zu ergänzen, die damit identisch mit Tab. 5 wäre.	Angaben zu Schadstoffen sind im Rahmen anderer Schutzgüter betrachtet worden (NO ₂ → Boden, PM10 → Mensch). Dies soll der Vermeidung von Doppelungen einzelner Indikatoren (in Zielstellung, Beschreibung und Bewertung) dienen. Unstrittig sind sie auch anderen Schutzgütern zuzuordnen. Es wird die bisherige Struktur grundsätzlich beibehalten, aber eine

			Übersicht über die Zuordnung der Indikatoren in den Umweltbericht integriert.
	8	Eine maßgebliche Beteiligung des Straßenverkehrs an klimawirksamen N ₂ O-Emissionen ist uns nicht bekannt. Da diese Emissionen gegenüber CO-Emissionen vernachlässigbar sind, können sie in Tab. 6/Schutzgut Klima entfallen.	Diskussion um die Größenordnung der N ₂ O-Emissionen aus dem Verkehrssektor wird im Bericht (vgl. Entwurf ab S. 49) beschrieben. N ₂ O wird auch vom UBA noch als Emission des Verkehrs geführt (Daten zur Umwelt – Emissionen des Verkehrs).
	9	Für das Schutzgut Mensch sollten unbedingt die vorliegenden Erkenntnisse aus der LAP und die Betroffenenzahlen berücksichtigt werden. Die Schlusssatz, im Kap. 5.2.1/S.34, wonach es in Städten praktisch unmöglich sei, die Lärmbelastung flächendeckend zu senken ist falsch und sollte gestrichen werden. Eine engagierte Umsetzung der LAP-Maßnahmen wird gerade helfen dieses von der EU-Umgebungslärm-Richtlinie angestrebte Ziel zu verwirklichen.	Wird angepasst
	10	3. TIP-Anbindung Die geplante Anbindung an die Autobahn dient vorwiegend einer Verhinderung einer möglichen erheblichen Mehrbelastung und ist per Saldo als Entlastung der Innenstadt nur geringfügig wirksam. Wir sehen die umweltgerechte Verkehrsanbindung eines Großvorhabens als zwingend notwendig für seine Realisierung an.	Zustimmung zu dem Maßnahmenpaket äußere Verkehrserschließung TIP.
Gemeinsame Landesplanungsabteilung (21.04.2010)	1	Das Oberzentrum Cottbus (Z 2.7 LEP B-B) soll gem. G 2.1 i.V.m. G 2.8 LEP B-B als Schwerpunkt von überregionaler Bedeutung wesentliche hochwertige Versorgungsleistungen bereitstellen und durch diese Bündelfunktion Verkehrsaufkommen sowohl vermeiden als auch lenken. Als flächenbezogenes Ziel der Raumordnung ist bei Planungen die Sicherheit des Freiraumverbundes gem. Z 5.2 LEP B-B zu beachten.	Im InVEPI 2020 berücksichtigt.
	2	Das Stadtgebiet liegt teilweise innerhalb des Risikobereiches Hochwasser gem. Grundsatz 5.3 LEP B-B. Daher ist den Belangen des vorbeugenden Hochwasserschutzes und der Schadensminimierung besonderes Gewicht beizumessen.	Die geplanten Maßnahmen berühren Risikobereiche des Hochwasserschutzes nicht.
	3	Die Fläche des TIP ist als Vorsorgefläche für die Entwicklung großflächiger industriell-gewerblicher Vorhaben gem. Z 4.6 LEP B-B dargestellt. Einen wesentlichen Schwerpunkt stellt die Anbindung an das leistungsfähige, überregionale/großräumige Verkehrsnetz dar. Diesem Anliegen wird mit dem vorliegenden Konzept Rechnung getragen.	Zustimmung
	4	Wir möchten darauf hinweisen, dass gemäß aktuellem Entwurf des Landesstraßenbedarfsplanes nach wie vor der Bau der OU Hänchen/Kolkwitz vorgesehen ist. Diese Maßnahme sollte in enger Abstimmung mit dem Landkreis Spree-Neiße und dem Landesbetrieb	Zustimmung Wird in der weiteren Zusammenarbeit wie genannt geleistet.

		Straßenwesen planerisch vorangebracht werden, um die Voraussetzungen für die direkte Anbindung des TIP zu schaffen.	
Industrie- und Handelskammer Cottbus (28.04.2010)	1	Die gewerbliche Cottbuser Wirtschaft ist ein wesentlicher Teil und Leistungsträger der Stadt. Deren Belange sehen wir im Gesamtplan als absolut unzureichend berücksichtigt an. Dies wird beispielsweise in den Abschnitten 2.1. <i>Ausgangslage</i> , 2.2 <i>Grundsätze</i> sowie 6.2 <i>Entwicklungsziele</i> besonders deutlich – hier werden keinerlei gewerbewirtschaftlichen Interessen erwähnt.	Im Punkt 2.1 und 2.2 wurden entsprechende Ergänzungen aufgenommen Textpassage wurde unter 6.2 eingefügt.
	2	Insbesondere bei den Grundsätzen zur Cottbuser Verkehrsentwicklung muss unserer Ansicht nach unbedingt ein Grundsatz aufgenommen werden, der explizit auf die Stärkung der Wirtschaft sowie des Wirtschaftsverkehrs abstellt.	Unter Punkt 2.2 – Grundsätze, Ziffer 7. auf Seite 16 bereits explizit enthalten.
	3	Die fehlende Auseinandersetzung mit dem Wirtschaftsverkehr wird auch im Abschnitt 2.4 <i>Ziele der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze</i> deutlich. Hier wird zwar auf verschiedene, ausgewählte Verkehrsarten eingegangen, jedoch nicht auf die besonderen Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs. Lediglich auf den letzten Seiten des Entwicklungsplanentwurfs, im Abschnitt 14.1 <i>Grundsätze</i> des integrierten Maßnahmenplans erfolgt eine Beschäftigung mit dem „notwendigen Wirtschaftsverkehr“.	Ergänzungen wurden aufgenommen
	4	Für uns ist es nicht nachvollziehbar, dass mit den Ausführungen zum Abschnitt 10.1.2 <i>Leitsätze der Verkehrsentwicklung erweiterte Altstadt</i> die jetzige Verkehrslösung am Altmarkt mit einer Tempo 30-Zone zur Disposition gestellt wird. Diese Lösung ist nach einem jahrelangen Ringen um einen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen der verschiedenen Branchen sowie dem Bemühen der Stadt um eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt eingerichtet worden. Diesen Kompromiss durch eine zusätzliche Tempolimitierung nun wieder unter eine erneute Diskussion zu stellen, ist unserer Meinung nach nicht verantwortlich.	Im Rahmen der demokratischen Beteiligung von verschiedensten Vertretern der Stadt Cottbus im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung an der Erarbeitung des „Teilräumlichen Verkehrskonzeptes Innenstadt“ am 04.11.06, 16.12.06 und 30.04.07 wurden Vorschläge zur weiteren Verbesserung der Situation am Altmarkt diskutiert. Dabei wurden auch wiederum Vorschläge zur generellen Schließung des Altmarktes für den allgemeinen Kfz-Verkehr gemacht. Als Kompromiss wurde die Prüfung zur Absenkung der Geschwindigkeit auf 20 km/h herausgearbeitet, die Eingang in den InVEPI 2020 gefunden hat.