

Stadtverordnete der Stadtverordnetenversammlung

Datum

Geschäftsbereich/Fachbereich
GB IV – Stadtentwicklung u. Bauen
FB 61 – Stadtentwicklung
Karl-Marx-Str. 67
03044 Cottbus

Anfrage der Fraktion „Unser Cottbus – FDP“ zum Cottbuser Verkehrskonzept vom 09.11.2018

Zeichen Ihres Schreibens

Sehr geehrte Damen und Herren Stadtverordnete,

1. Liegt eine detaillierte Auslastungsanalyse vor und wurde daraus eine Verkehrsstrategie für Cottbus erarbeitet?

Derzeit befinden sich das INSEK in Fortschreibung sowie der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan in der Evaluierung. Das bedeutet, dass auch die Ziele für eine nachhaltige Stadtentwicklung untereinander abgestimmt wurden. Für die Mobilität von Cottbus bedeutet dies u.a. eine nachhaltige Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Sprechzeiten
Di 13.00 – 17.00 Uhr
Do 09.00 – 12.00 Uhr
13.00 – 18.00 Uhr

Ansprechpartner/-in
Fr. Schupp

Zimmer
4.081

Mein Zeichen
61-schu

Telefon
0355 – 612 41 57

Fax
0355 – 612 13 41 57

E-Mail
llka.schupp@cottbus.de

Durch die Stadtverwaltung Cottbus werden regelmäßig Verkehrszählungen im Hauptstraßennetz durchgeführt, dabei erfolgt die Erfassung der Verkehrsströme der Radfahrer, Kräder PKWs, LKWs, Lastzüge und Busse. Die Ergebnisse der Zählungen bilden die Grundlage für verkehrsplanerische Konzepte sowie für die konkreten Straßenplanungen.

Seitens des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) wurde im Februar 2016 eine Verkehrserhebung auch in den Bussen und Bahnen der Stadt Cottbus durchgeführt. Diese Verkehrserhebung erfolgt alle 3 Jahre und dient als Grundlage für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen sowie für weitere Angebotsverbesserungen im Nahverkehr. Die genaue Auslastung der jeweiligen Linie liegt somit bei der Cottbusverkehr GmbH vor.

Stadtverwaltung Cottbus
Neumarkt 5
03046 Cottbus

Konto der Stadtkasse
Sparkasse Spree-Neiße
Inlandszahlungsverkehr
Kto.Nr.: 330 200 00 21
BLZ: 180 500 00

Auslandsverkehr
IBAN:
DE06 1805 0000 3302 0000 21
BIC: WELADED1CBN

Durch Cottbusverkehr werden jährlich ca. 10 Mio. Fahrgäste befördert. 75% des Fahrgastaufkommens übernimmt die Straßenbahn. Sie ist somit für den öffentlichen Personenverkehr das Hauptverkehrsmittel und damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Die Omnibusse haben Zubringerfunktion und vernetzen den städtischen Verkehr mit dem Umland.

www.cottbus.de

2. Welche Erkenntnisse gibt es zu Vor- und Nachteilen bei den Ampelschaltungen?

In den Steuergeräten der Lichtsignalanlagen (LSA) sind Empfangsgeräte installiert, durch die sich Busse oder Straßenbahnen in die Programme der LSA einschalten können und entsprechend eine bevorrechtigte Freigabe erhalten. Die Priorisierungsbedingungen des ÖPNV wurden für die jeweilige Lichtsignalanlage mit der Cottbusverkehr GmbH abgestimmt und entsprechend umgesetzt. Dem ÖPNV wird eine Bevorrechtigung eingeräumt, wobei allerdings der Grad der Bevorrechtigung des ÖPNV unterschiedlich sein kann. Hier sind der Standort der Anlage sowie der jeweilige Zeitpunkt der Errichtung bzw. Modernisierung der Lichtsignalanlage maßgebend.

Als strukturelle Besonderheit der Stadt Cottbus fährt die Straßenbahn über längere Streckenabschnitte im Fahrbahnquerschnitt. Dadurch erfolgt die Führung der Bahn meistens mit dem Individualverkehr. Entsprechend der Richtlinien für Lichtsignalanlagen müssen maximal zulässige Wartezeiten für andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz) eingehalten werden.

In der Stadt Cottbus wurden inzwischen die Lichtsignalanlagen entlang von 4 Straßenzügen koordiniert.

- Strecke I: Nord-Süd-Achse: von Europakreuzung – Thiemstraße – Bahnhofstraße – Karl-Marx-Straße bis Nordring
- Strecke II: West-Achse: Karl-Liebnecht-Straße von Schillerstraße - Franz-Mehring-Straße bis Ludwig-Leichhardt-Allee
- Strecke III: Achse Nordring : von Sielower Landstraße bis Großes Spreeweher
- Strecke IV Achse Dresdener Straße / Madlower Hauptstraße: von Hermann-Löns-Straße bis Ricarda-Huch-Straße

Bei diesen Streckenzügen werden bei der Koordinierung auch Umweltaspekte beachtet, um einen steten Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs zu ermöglichen.

Im Projekt „Anschluss von Koordinierungsstrecken an das Verkehrssteuerungssystem“ werden mit Fördermitteln des Landes Brandenburg moderne Lichtsignalanlagen unter Berücksichtigung aller verkehrlichen Aspekte geschaffen. Die ÖPNV- Beschleunigung wird an den rekonstruierten Lichtsignalanlagen optimiert.

3. Gehört nicht zur Digitalen Stadt eine ausgewogene verkehrsplanerische Zukunft?

Die digitale Stadt ist eine Herausforderung für die Zukunft der Stadtentwicklung. Die Verkehrsplanung ist eine wichtige Säule für eine Digitale Stadt. Hierfür sind in Cottbus erste Apps bereits vorhanden. Hier gehört zum Beispiel App des VBB dazu, die Informationen zur Verkehrslage, Verspätungen oder ähnliches in Echtzeit den Usern anbietet. Die Entwicklung der „Digitalen Agenda Cottbus“ wird auch in Zukunft mit entsprechenden Projekten intensiv von der Stadtverwaltung Cottbus weiter vorangetrieben und konkretisiert.

4. Welche Alternativkonzepte gibt es ergänzend zum bestehenden ÖPNV?

Der bestehende ÖPNV in Cottbus ist bereits heute nachhaltig. Der ÖPNV ist Teil des Umweltverbundes und gilt als prioritär zu fördern. Für Erweiterungen der Trassenlängen der Straßenbahn werden Untersuchungen durchgeführt seitens Cottbusverkehr gemeinsam mit der Stadtverwaltung Cottbus. Laut der Cottbusverkehr GmbH sollen im Jahr 2021 neue Straßenbahn durch die Straßen der Stadt fahren.

Konzeptionelle Ansätze der Stadt Cottbus und der Cottbusverkehr GmbH - beispielsweise aus dem INSEK - werden in die turnusmäßigen Fortschreibungen/ Neufassungen des Nahverkehrsplans eingearbeitet. Die Stadtverwaltung und Cottbusverkehr befinden sich hier in einem regelmäßigen engen Austausch.

5. Steht die Stadt dazu mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen im Kontakt und wurden bereits konkrete Forschungsaufträge ausgelöst?

Die Stadt Cottbus beteiligt sich seit dem Jahr 1972 an dem Forschungsvorhaben „Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsbefragung“ der Technischen Universität Dresden. In einem 5-Jahres-Zyklus finden Haushaltsbefragungen statt, die das Mobilitätsverhalten der Stadt abbilden. Im Jahr 2018 erfolgt der 11. Durchgang.

Mit der BTU Cottbus-Senftenberg besteht ein laufender intensiver Kontakt zu verschiedenen Lehrstühlen.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung betreut das Aktionsprogramm „MORO – Modellvorhaben der Raumordnung“.

Gemeinsam mit den Landkreisen SPN, LDS, OSL, regionalen Akteuren der Wirtschaft sowie der Stadtverwaltung Cottbus erfolgt eine Zusammenarbeit unter dem Titel MORO „Lebendige Regionen – Aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe – Mobilitätsmanagement für den Wirtschaftsraum Spreewald. Ziel von MORO ist eine Verbesserung der Mobilitätssituation im Wirtschaftsraum Spreewald mit bedarfsgerechten Maßnahmen (zum Beispiel das Einführen einer SpreewaldCard für Touristen). Die Laufzeit des Modellvorhabens für die Phase 1 war vom August 2016 bis Juli 2018. Die Umsetzungsphase ist für den Zeitraum von August 2018 bis Juli 2020 vorgesehen.

6. Gibt es Gedanken, Modellstadt für alternative und autonome Antriebssysteme zu werden?

Im Rahmen der Entwicklung Cottbuser Ostsee gibt es durchaus verschiedene Gedankenansätze bezüglich Modellprojekten im Rahmen der Thematik Energiewende in der Lausitz. Beispielhaft hat sich die Stadt Cottbus im Zusammenwirken mit der BTU Cottbus-Senftenberg an den durch das Bundeswirtschaftsministerium ausgelobten Reallaboren mit unterschiedlichen Projekten beworben.

7. Warum denkt Cottbus nicht stärker über Carsharing nach?

Die Stadt Cottbus ist im Rahmen des Umweltverbundes offen für die Themen Carsharing sowie Bikesharing auch in Bezug auf eine intelligente Verknüpfung mit dem ÖPNV. Bis zum Herbst dieses Jahres gab es seitens Handels- und Wirtschaftsunternehmen noch kein Interesse für das Etablieren eines Carsharingsystems in Cottbus. Im November 2018 fand mit einem Unternehmen ein erstes konkretes Gespräch zu diesem Thema statt.

8. Was ist geplant, um das Umfeld der Stadt stärker einzubinden?

Für den Landkreis Spree-Neiße und die Stadt Cottbus erfolgt bereits eine intensive Zusammenarbeit im ÖPNV. Intensive Verflechtungen resultieren aus dem gemeinsamen Nahverkehrsraum. Die Stadt Cottbus bildet einen wichtigen Ausgangspunkt für verschiedene Mobilitätsketten. Die Neugestaltung des zentralen Verkehrsknotens am Hauptbahnhof führt zu einer maßgeblichen Verbesserung innerstädtischer, regionaler und überregionaler Verkehrsanbindungen.

Weitere Informationen siehe unter 5. (Modellvorhaben MORO)

9. Gibt es in Cottbus Überlegungen, über den Ausbau der Bahnlinie hinweg, alternative Konzepte zu entwickeln, die eine flexiblere, schnellere, sowie ökologische Anbindungsmöglichkeit nach Berlin und Dresden gewährleisten?

Die Stadtverwaltung Cottbus wird die Entwicklung von alternativen Anbindungsmöglichkeiten in Richtung Berlin oder Dresden bei Bedarf unterstützen. Neue Konzepte sind dafür zurzeit nicht in Planung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Marietta Tzschoppe
Bürgermeisterin