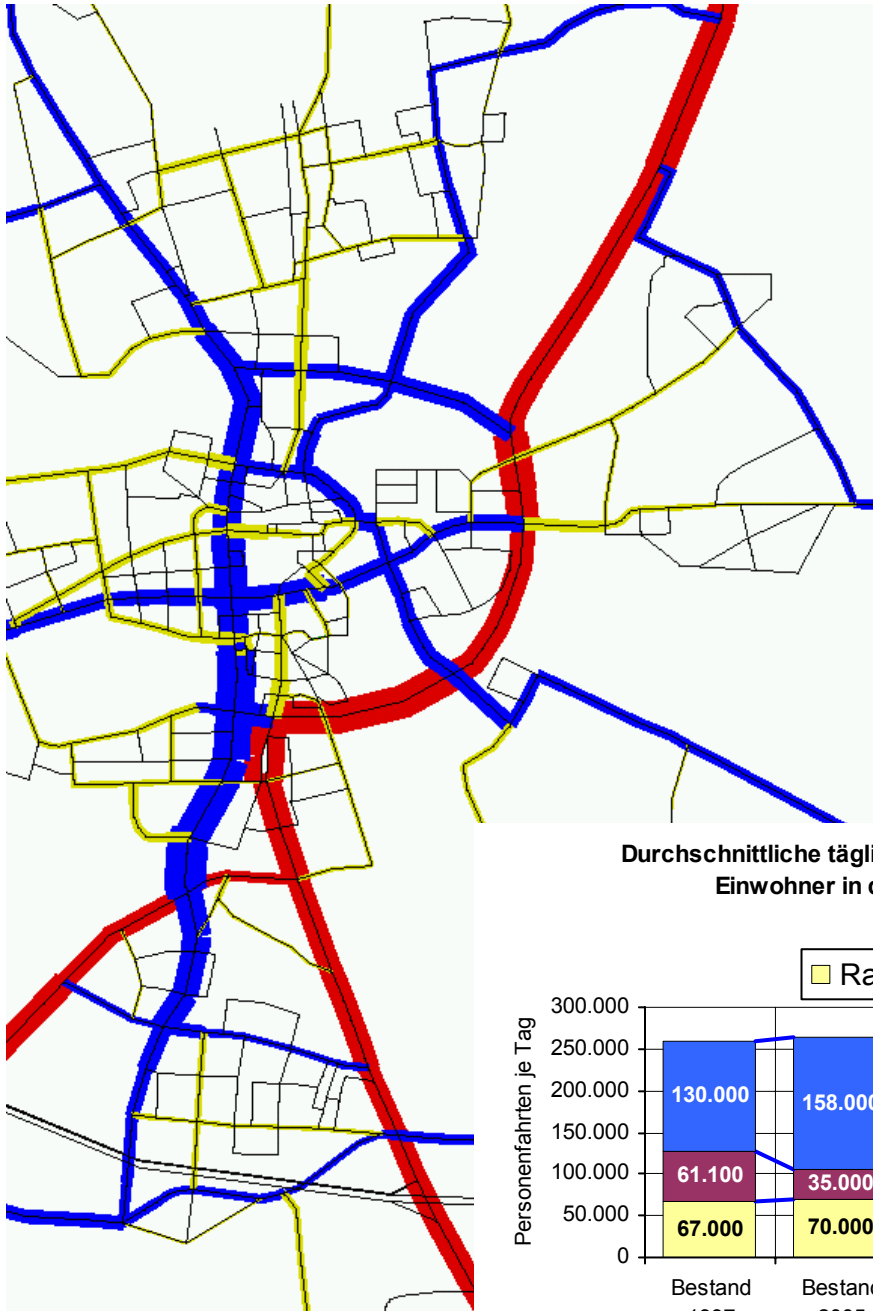
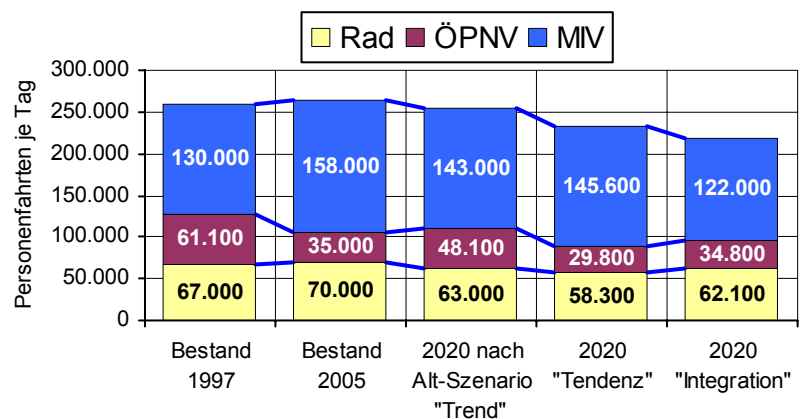




Durchschnittliche tägliche Personenfahrten der Einwohner in der Stadt Cottbus



Grundsätze, Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung Szenarien der Verkehrsentwicklung

- Handlungsempfehlungen, Kurzfassung , 15.01.2006 -

Inhalt

1	ZUSAMMENFASSUNG DER ANALYSEERGEBNISSE	3
1.1	Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen	4
1.2	Erfüllungsstand VEPL 1997 / VEPL 2001	6
1.3	Stand der kommunalen und der übergeordneten Planungen	6
1.4	Folgerungen und wichtige Aspekte der weiteren Entwicklung	7
2	GRUNDLAGEN ZUR WEITEREN VERKEHRSENTWICKLUNG	11
2.1	Einordnung der Stadt Cottbus in die regionalen Verkehrssysteme	11
2.1.1	Straße	11
2.1.2	Eisenbahn	12
2.1.3	Bus	13
2.1.4	Luftverkehr	13
3	SZENARIEN DER VERKEHRSENTWICKLUNG	15
3.1	Anpassung des Szenario-Begriffs für die Fortschreibung des VEPL	15
3.1.1	Bisheriger VEPL	15
3.1.2	Fortschreibung VEPL	15
3.2	Merkmale der Szenarien „Tendenz“ und „Integration“	17
3.3	Rahmenbedingungen und verkehrliche Auswirkungen der Szenarien	18
3.4	Inhaltliche Begründung der Szenarien	19
3.5	Entwicklung der Einwohnerfahrten und des Modal Split	23
3.6	Handlungsfelder	24
4	GRUNDSÄTZE UND ZIELE DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG	27
4.1.1	Grundsätze	27
4.1.2	Ziele der Verkehrsplanung	28
4.1.3	Ziele der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze	28

1 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Die Stadt Cottbus befindet sich in einem tief greifenden Strukturwandel der nahezu alle Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge umfasst. Die Einwohnerzahl wird bis 2020 weiter zurückgehen.

Nachhaltige Stadtentwicklung ist in den kommenden Jahren als Stadtumbau zu verstehen und zu gestalten, der sowohl Um- und Rückbaumaßnahmen von Wohnungen und Einrichtungen sowie von technischer und verkehrlicher Infrastruktur als auch eine qualifizierte Aufwertung des Bestandes – einschließlich vorhandener Infrastruktur – beinhaltet.

Beim Verkehr kann diese Entwicklung einerseits zur Entlastung der Verkehrssysteme beitragen, andererseits muss sich die Verkehrsplanung auf eine veränderte Verteilung der Einwohner im Stadtgebiet, veränderte Mobilitätsanforderungen der älter werdenden Gesellschaft (höhere Anteile Nichterwerbstätiger bzw. mobilitätseingeschränkter Menschen), eine geringere Anzahl von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur mit größeren Einzugsbereichen (z.B. Schulen), eine weitere Konzentration von Verwaltung und Gerichtsbarkeit an wenigen Standorten (z.B. Schließung der Außenstellen Stadtverwaltung, Reduzierung Amtsgerichte, Zentralisierung Obergerichte in Berlin/Brandenburg), geringer ausgelastete und neu zu strukturierende Nahverkehrsnetze, örtliche Rück- und Umbaumaßnahmen im Nebenstraßennetz bzw. bei öffentlichen und privaten Stellplätzen sowie strukturelle Veränderungen in Straßenräumen und Anpassungen der Netzstrukturen einstellen.

Notwendig ist daher eine neue, mit dem Stadtumbau abgestimmte kommunale und regionale Strategie mit dem Ziel einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung.

1.1 Strukturelle und verkehrliche Rahmenbedingungen

1. Die Strukturentwicklung ist in Cottbus wie im äußeren Entwicklungsraum des Landes Brandenburg von einem Schrumpfungsprozess geprägt. Zu den Abwanderungen aufgrund der wirtschaftlichen Lage kommt der bundesweite Trend der Alterung der Bevölkerung.

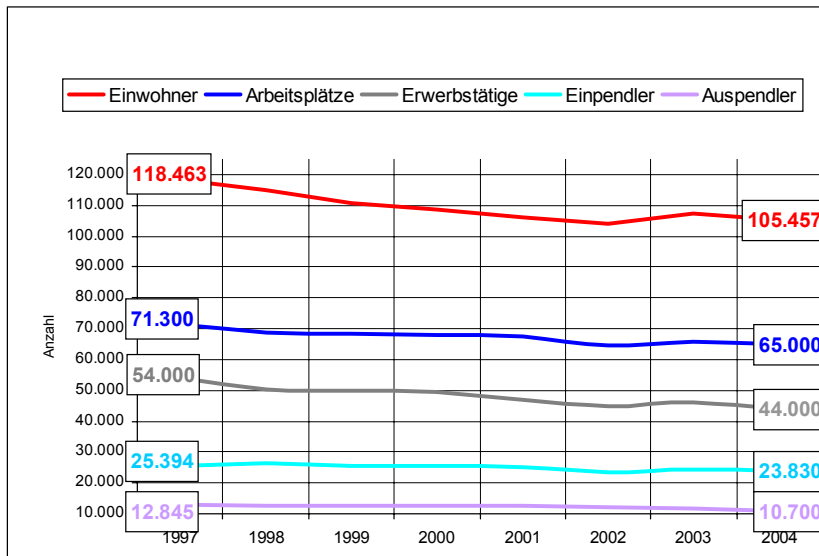


Abbildung 1-1 Strukturentwicklung in der Stadt Cottbus – Übersicht –

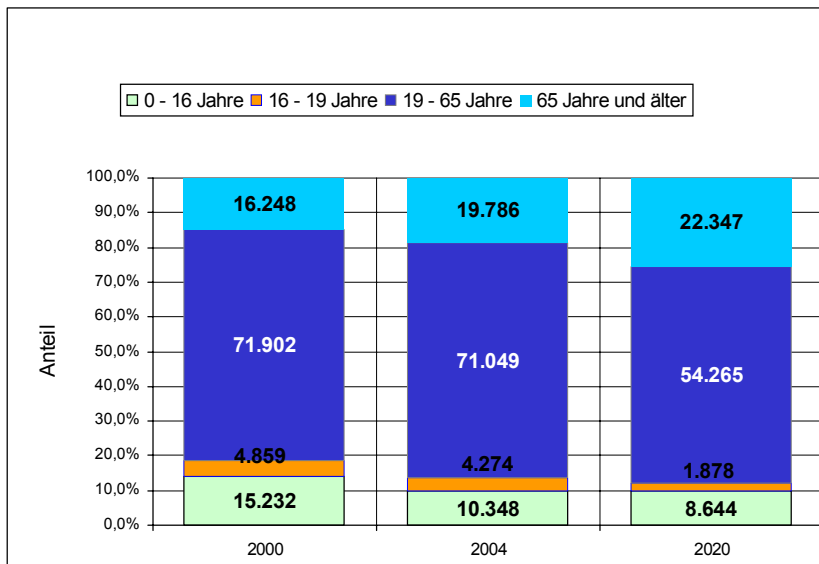


Abbildung 1-2 Entwicklung der Einwohnerzahl nach Altersgruppen

2. Im Leitbild der Dezentralen Konzentration kommt dem Regionalen Entwicklungszentrum Cottbus eine Stabilisierungsfunktion für die gesamte Region zu. Die verkehrlichen Voraussetzungen (Erreichbarkeit durch Schiene und Straße) sind gut und werden sich noch verbessern, jedoch durch die angespannte Finanzlage bei Bund und Land Brandenburg in einem weiter gestreckten zeitlichen Rahmen.
3. Bundesweit wird weiteres Verkehrswachstum nicht ausgeschlossen. Verkehrlich ist Bevölkerungsrückgang in der Stadt nicht gleichbedeutend mit flächendeckendem Rückgang des Kfz-Verkehrs.

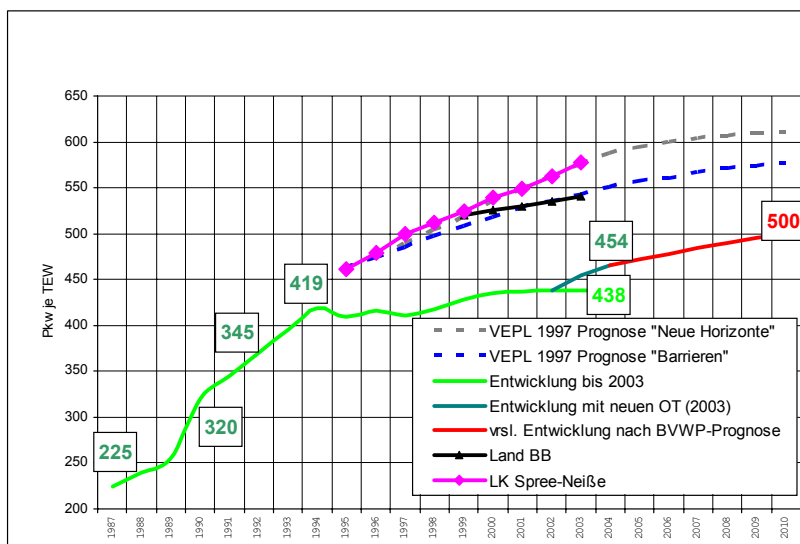


Abbildung 1-3 Entwicklung der Motorisierung

4. Zunehmende Motorisierung und Verschiebungen in der Altersstruktur nach oben können langfristig wieder zu einer Änderung des Verkehrsbedarfes führen, vor allem im MIV und im städtischen ÖPNV.
5. Durch drastische Erhöhung der Energiepreise (Kraftstoffe, Strom) haben sich die Kosten der Mobilität erhöht. Im Bereich des ÖPNV sind die staatlichen und kommunalen Zuwendungen deutlich reduziert.

1.2 Erfüllungsstand VEPL 1997 / VEPL 2001

Der Erfüllungsstand des VEPL von 1997 (Zielhorizont 2010) und der Fortschreibung von 2001 wurde an der bis 2008 erreichbaren Maßnahmenumsetzung sowie am 2003 empirisch festgestellten Verkehrsmittelwahlverhalten der Einwohner von Cottbus überprüft. (Maßnahmenübersicht: siehe Anhang)

1. Es ist festzustellen, dass 60 % der aufgelisteten Maßnahmen bis 2010 zu Ergänzung sowie Ausbau und Rekonstruktion des Straßenhauptnetzes (zzgl. sechs vorgezogener Vorhaben) bis 2008 umgesetzt sein werden, darunter solche wichtigen Ergänzungen des Straßenhauptnetzes, wie:

- Stadtring, 2. Fahrbahn sowie die Sanierung des Stadtrings
- Nordring
- Franz-Mehring-Straße
- Dresdener Straße – Maßnahme des Lärminderungsplanes
- Burger Chaussee
- mittlerer Ring – Westtangente (Pappelallee, Waisenstraße)

Von der notwendigen Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit des Mittleren Ringes kann bis 2009 ausgegangen werden (mit vorläufiger Lösung W.-Külz-Straße), jedoch noch ohne Brücke über die Bahnanlagen westlich des Bahnhofs.

2. Des weiteren werden 53 % der ÖPNV-Maßnahmen umgesetzt sein, wie z.B.:
 - Verlagerung des Betriebshofes
 - Gleiserneuerungen Stadtring, Thiemstraße, Neu-Schmellwitz
 - Berliner Straße
 - behindertengerechter Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen
3. Der größte Umsetzungsfortschritt wird bei den Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes mit 71 % erreicht sein, wobei noch wichtige verbindende Teile von Velorouten fehlen. Hergestellt wurden z.B.:
 - die Radfernwanderwege „Spreeradweg“ und „Tour Brandenburg“
 - Verbindungen nach Branitz und Dissenchen
 - straßenbegleitende Radwege bei Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen
4. Das größte Defizit ergibt sich aus dem Fehlen der Ortsumgehung Cottbus als Maßnahme des Bundes.

1.3 Stand der kommunalen und der übergeordneten Planungen

Die Bevölkerungsprognose mit dem Zeithorizont 2020 liegt als bestätigte Arbeitsgrundlage vor. Das STUK 2020 und die Fortschreibung des STEK werden gegenwärtig erarbeitet bzw. stehen kurz vor der Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung.

Für die meisten Planungen besteht – auch aufgrund der Bevölkerungsprognose - akuter Handlungs- und Änderungsbedarf.

Die Landesplanung wartet auf neue Signale aus der Bundesverkehrsprognose. Die Bundesverkehrsprognose wiederum unterstellt in Ihren Entwicklungsszenarien kommunale Planungsaktivitäten. Ein Regionalplan zum Thema Verkehr liegt noch nicht vor. Die Kreisplanung SPN will den Verkehrsteil zuvorderst überarbeiten.

Fazit: Der VEPL der Stadt Cottbus kommt mit dem Planungshorizont 2020 in eine Vorreiterrolle.

1.4 Folgerungen und wichtige Aspekte der weiteren Entwicklung

Bei der Verkehrserhebung System repräsentativer Verkehrsbefragungen „Verkehr in Städten“ (SrV) 2003, die noch vor der Eingemeindung der drei südlichen Stadtteile Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch stattfand, ergaben sich folgende spezifische Verkehrskennziffern:

- Mobilität an einem durchschnittlichen Werktag 2,96 Wege je Einwohner

Beim Fahrrad und beim ÖPNV zeigte sich im Vergleich zu früheren Erhebungen ein Anstieg, bei den anderen Verkehrsmittelgruppen ein Rückgang.

Im Zusammenhang mit der Kfz-Bestandsrechnung (Basis 2004/2005) und unter Einbeziehung der neu hinzugekommenen Gemeindeteile wurden ein erhöhter Mobilitätskennwert und veränderte Modal-Split-Werte errechnet:

- Mobilität an einem durchschnittlichen Werktag 3,25 Wege je Einwohner

- Verkehrsanteile

	Gesamtverkehr	Binnenverkehr
zu Fuß	23,1 %	25,8 %
mit Fahrrad	20,6 %	22,2 %
MIV	46,2 %	41,6 %
ÖPNV	10,2 %	10,4 %

Der Radverkehr liegt mit seinem Anteil über den Zielstellungen des VEPI 1997. Es wird deutlich, welche guten Chancen das Fahrrad im Cottbuser Stadtverkehr hat. Es ist auch zu bedenken, dass die Teile der Bevölkerung, die mit stagnierenden oder sinkenden Einkommen und erhöhten Mobilitätskosten konfrontiert werden, verstärkt auf billigere Fortbewegungsarten (z.B. Fahrrad fahren) ausweichen.

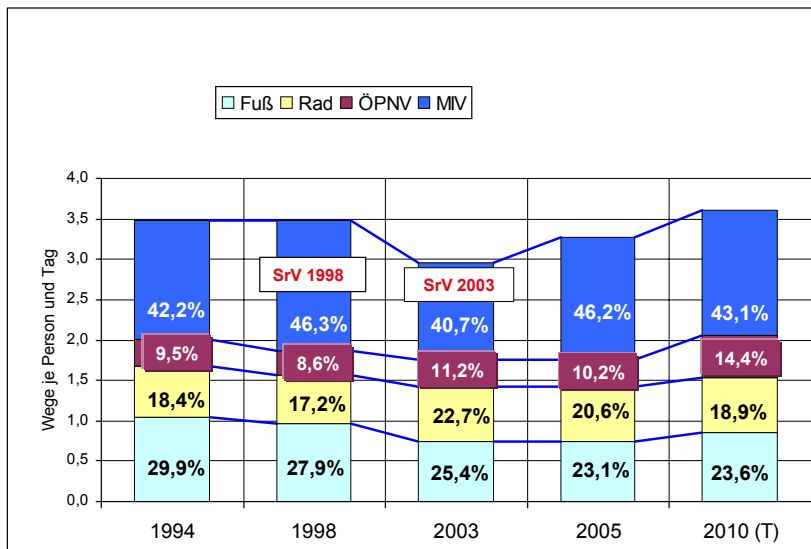


Abbildung 1-4 Entwicklung der Verkehrsanteile in der Stadt Cottbus (Stand 2005)

Die derzeit feststellbare jüngste Entwicklung im Kfz-Verkehr macht deutlich, dass nicht nur der Einwohnerverkehr, sondern vor allem auch der Zielverkehr einen hohen Anteil an den Verkehrsbelastungen hat. Durch die Eingemeindungen ist die gegenwärtige Einwohnerzahl der Stadt vergleichbar mit der von 2000, dennoch hat der Kfz-Verkehr insgesamt zugenommen.

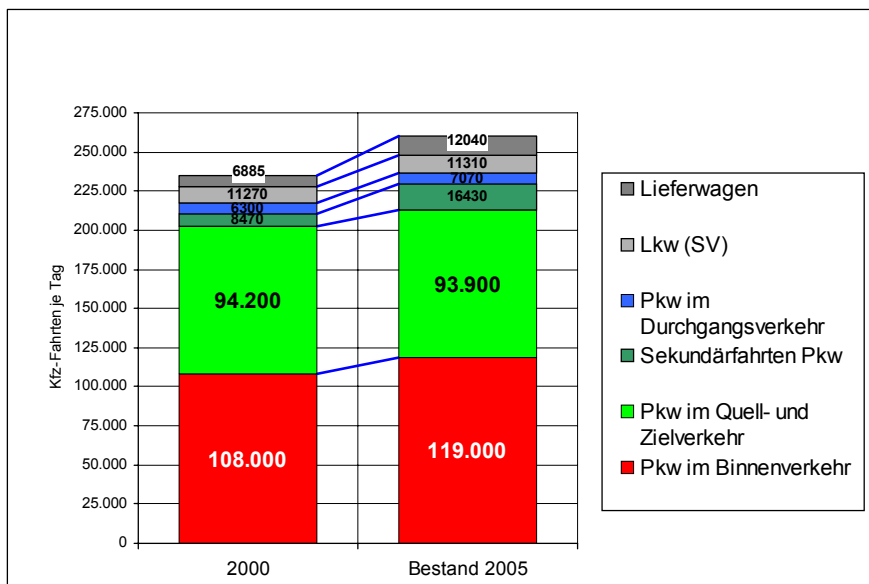


Abbildung 1-5 Entwicklung der Kfz-Fahrten in der Stadt Cottbus (2005 zu 2000)

Im Kontext der Entwicklung in Bund, Land, Region und Stadt ergeben sich folgende grundsätzliche Aussagen, die im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung zu berücksichtigen sind.

1. Ein Anstieg der Motorisierung auf 500 Pkw je 1000 EW (aktuell: 457) ist unter Beachtung der bisherigen Entwicklung weiterhin möglich.
2. Ohne funktionstüchtiges Straßenhauptnetz (Stadttring und Ortsumgehung Cottbus) werden trotz Bevölkerungsrückganges die für 2010 prognostizierten Kfz-Belastungen im vorhandenen Netz schon vorher deutlich überschritten.
3. Der stadtverträgliche Verkehr ist mit verstärkter Berücksichtigung der Altersstruktur zu konzipieren.
Ältere sind besonders auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen – dem ist künftig mehr Rechnung zu tragen.
Ältere und Mobilitätsbehinderte stellen besondere Anforderungen an die Verkehrssysteme (Zugang, Erkennbarkeit, Eindeutigkeit).
4. Vom Anstieg im ÖPNV profitiert bisher nur der SPNV, während der Stadtverkehr in Anpassung an die strukturelle Entwicklung der Stadt von kontinuierlichen Fahrgastverlusten geprägt wird (Verlust von Einwohnern, Abnahme der Schülerzahlen).
Der Stellenwert des Hauptbahnhofes als Zu- und Abgang im Quell- und Zielverkehr nimmt zu.
5. Die aus den Stadt-Umland-Wanderungsbewegungen resultierende Entwicklung der verkehrlichen Verflechtungen mit ihren Auswirkungen auf den Quelle-Ziel-Verkehr ist zu überprüfen. Durch Umzugsbewegungen innerhalb der Stadt verschieben sich verkehrsrelevante Strukturen.
6. Durch im Einzugsbereich fehlende Gelegenheiten können in Cottbus verloren gehende Arbeitsplätze nicht durch Pendeln ausgeglichen werden. Die Folge ist Abwanderung.
Das Maximum der Pendlerströme scheint bereits überschritten. Es besteht ein stabiler Pendlerüberschuss.

In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes sind nachfolgend aufgeworfene Problemstellungen und Fragen für die Stadt Cottbus zu beantworten:

1. Die Wirkung des Quell- und Zielverkehrs ist bei voraussichtlich abnehmendem Binnenverkehr neu zu bestimmen.
2. Wie wirkt die Strukturentwicklung auf die Hauptachsen des ÖPNV ?
3. Aufgrund steigender Kosten für den MIV könnte mittel- bis langfristig mit einem Wiederanstieg im städtischen ÖPNV gerechnet werden. Dabei ist jedoch durch die bestehende Alternative des Radfahrens mit saisonalen Schwankungen zu rechnen.
4. Bekommt der Radverkehr bei künftig steigenden Studentenzahlen ein noch stärkeres Gewicht ?
5. Durch die gegenüber dem VEPL 1997 deutlich veränderte Tendenz der künftigen Entwicklung ist die Umsetzungsstrategie und Maßnahmenplanung zu überarbeiten (Grundlage und Bezug STUK).

2 Grundlagen zur weiteren Verkehrsentwicklung

2.1 Einordnung der Stadt Cottbus in die regionalen Verkehrssysteme

Die Stadt Cottbus ist und bleibt ein bedeutender Knotenpunkt regionaler und überregionaler Verkehrswege.

Die Erreichbarkeit auf der Straße ist gesichert. Cottbus ist über die Bundesautobahn A 15 sehr gut mit der Bundeshauptstadt Berlin und der Landeshauptstadt Potsdam sowie über ein gutes Bundes- und Landesstraßennetz mit dem Umland verbunden.

Die Anbindung an das Netz des Schienenpersonenverkehrs, insbesondere des Fernverkehrs, entspricht gegenwärtig nicht den Erfordernissen. Sie wird durch mangelhaften Komfort, nicht mehr vertretbare Reisezeiten und das Abkoppeln vom Fernverkehr der Bedeutung der Stadt Cottbus als Oberzentrum und Zentrum der Niederlausitz nicht gerecht.

2.1.1 Straße

Die Straßenanbindung an überregionale Verkehrswege ist netzseitig gut.

Die Bundesautobahn A 15/E 36 (mit Grenzübergang Forst) sorgt für zuverlässige und schnelle Verbindungen zur Landeshauptstadt Potsdam, in die Bundeshauptstadt Berlin, in den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg, in Richtung Polen sowie zu allen bedeutenden Fernzielen.

Darüber hinaus sind die Bundesstraßen B 97, B 169 und B 168 wichtige Verbindungsachsen. Es mangelt hier jedoch noch vor allem an der Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrten. Der Anschluss an die sächsischen Oberzentren Dresden und Leipzig, zu denen traditionell eine starke Beziehung besteht, sowie die Verbindung nach Südwesten und Westen wird durch den Ausbau der Oder-Lausitz-Trasse und deren Weiterführung Richtung Leipzig gegenwärtig verbessert.

Große Erwartungen werden an den Ausbau der Oder-Lausitz-Trasse als Bestandteil des „Blauen Netzes“ von Brandenburg geknüpft.

In diesem Zusammenhang steht auch die geplante östliche Ortsumfahrung von Cottbus im Verlauf der B 97/B 168. Ihre Bedeutung für die Stadt besteht in der Verringerung von Durchgangsverkehr sowie einer außerörtlichen Führung des Quell- und Zielverkehrs zum Gewerbe- und Industriegebiet Ost. Langfristig ist sie die Hauptschließungsachse für den als Erholungs-/Touristikbereich entstehenden Cottbuser Ostsee.

Noch ausstehende Maßnahmen an Bundesstraßen im benachbarten Landkreis Spree-Neiße zielen vor allem auf die Entlastung konfliktreicher Ortsdurchfahrten, wodurch letztlich auch die zeitliche Erreichbarkeit des Oberzentrums Cottbus weiter verbessert wird. Maßnahmen im Landes- und Kreisstraßennetz werden aufgrund der fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten gegenwärtig verschoben.

2.1.2 Eisenbahn

Als bedeutender Knoten im Eisenbahnnetz hat die Stadt Cottbus gute Voraussetzungen zur schienenseitigen Anbindung. Das gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Das dichte Schienennetz bündelt sich in Cottbus, wodurch fast alle für den Personenverkehr genutzten Strecken in der Region auf das Oberzentrum, bzw. in Sinne der Regionalplanung auf das Regionale Entwicklungszentrum (REZ) Cottbus ausgerichtet sind.

Den guten Voraussetzungen wird bislang nur das vom Aufgabenträger Land Brandenburg über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bestellte Linienangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gerecht, was sich auch in steigenden Fahrgastzahlen widerspiegelt. Der SPNV ist das Grundgerüst der ÖPNV-Bedienung in der Region, er verbindet die Mittelzentren sowie die an der Bahn liegenden Orte mit dem Oberzentrum und sichert darüber hinaus die Verbindungen nach Berlin, Leipzig und Dresden.

Durch den mangelhaften Zustand der Eisenbahninfrastruktur wird jedoch den Bestrebungen des Landes, eine komfortable Verbindung der Landesteile untereinander sowie die Verbindung in das benachbarte Bundesland Sachsen zu schaffen, entgegen gewirkt.

Die Reisezeiten für die Verbindungen Cottbus – Berlin = 100-105 min, Cottbus – Leipzig = 120-130 min, Cottbus – Potsdam = 120-155 min, Cottbus – Dresden = 120-130 min sind gegenüber dem Pkw nicht konkurrenzfähig, dadurch besteht die Gefahr einer Stärkung des Anteils Kfz-Verkehr.

Dieser schlechte Streckenkomfort schwächt nicht nur Akzeptanz und Leistung des Eisenbahnverkehrs, er behindert auch das Angebot anderer Anbieter.

Die im ersten Nahverkehrsplan des Landes Brandenburg bis 2001 avisierten Maßnahmen des Schienenwegeausbaus für die Strecken Cottbus-Lübbenau, Cottbus-Forst sowie Cottbus-Spremberg-(Landesgrenze) sind bis heute nicht realisiert.

Die Eingleisigkeit Cottbus-Lübbenau ist "Streckennadelöhr" für den gesamten Eisenbahnverkehr (Personen und Güter) Region Cottbus–Berlin/Potsdam und ein wesentlicher Mangel für weitere Entwicklungen.

Die fehlende Verbindungskurve zwischen der Strecke Cottbus-Berlin und dem südlichen Berliner Eisenbahnring führt zu den genannten konkurrenzlos schlechten Reisezeiten in die Landeshauptstadt Potsdam von über 2,5 h und zwingt zum Umsteigen in Berlin.

Eine Verbindung zu den bestehenden Flughäfen Schönefeld, Tegel und Tempelhof ist nicht gegeben. Diese soll erst mit dem Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld geschaffen werden.

Schlechte Verbindungsqualitäten im Fernverkehr bzw. die Abkopplung des Oberzentrums Cottbus vom Fernverkehr (kein IC-Anschluss) verschlechtern deutlich das Image der Stadt als Wirtschaftsstandort.

Die bessere Einbeziehung von Cottbus in den Fernverkehr wird sowohl vom Land Brandenburg als auch von der Stadt angestrebt, liegt jedoch nicht in deren Zuständigkeitsbereich.

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Hauptbahnhofes wird durch die Stadt langfristig die Zusammenlegung von Bahnhof und Busbahnhof angestrebt, dadurch soll der Schienenverkehr deutlich aufgewertet werden. Durch die Zurückstellung des Bahnhofsumbaus existiert weiterhin ein bei unveränderter Beibehaltung des Gleisplanes sehr flächenextensiver Bahnhofsbereich, damit werden innenstadtnahe Entwicklungsflächen blockiert (Widerspruch zu einer sparsamen Verwendung von Flächen), die spätere Vervollständigung der Schließung mittlerer Ring wird sehr erschwert und verteuert. Ebenso kann die nördliche Anbindung des Bahnhofes nicht verbessert werden.

2.1.3 Bus

Die Verbindungen der Stadt Cottbus mit ihrem näheren Umland wird durch ein Liniennetz von 22 Regionalbuslinien gesichert. Zudem erfüllt der Regionalbus vorrangig Aufgaben der Flächenerschließung. Der Schülerverkehr prägt die Angebotsgestaltung, entsprechend haben rückläufige Schülerzahlen Auswirkungen auf Angebotsoptimierungen, bzw. machen zum „klassischen“ Linienverkehr alternative Angebotsgestaltungen erforderlich. Ganztags leistungsfähige Busverbindungen bestehen nur dort, wo diese Aufgabe nicht durch den SPNV wahrgenommen werden kann.

Die Sicherstellung einer ganzheitlichen Planung aller Angebote im regionalen ÖPNV, also von Bahn und Bus setzt die Zusammenarbeit der durch das ÖPNV-Gesetz bestimmten zuständigen Aufgabenträger voraus. Zunehmend entscheiden Nachfrage und Wirtschaftlichkeit über das jeweils günstigere Verkehrsmittel zur Sicherung einer ausreichenden Verbindung der Stadt mit der Region.

2.1.4 Luftverkehr

Der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist auch für die Stadt Cottbus die wichtigste Anbindung an den Luftverkehr, deren Bedeutung mit dem Ausbau zum Großflughafen noch zunehmen wird. Hervorragend straßenseitig erreichbar, bestehen schienenseitig noch Defizite. Seitens der Stadt Cottbus wird eine Direktanbindung Cottbus – Berlin-Schönefeld – (Berlin-Zentrum) über den südlichen Eisenbahnring angestrebt, welche jedoch erst nach Ergänzungsbauten im Eisenbahnnetz (Verbindungskurve) hergestellt werden könnte.

Die Bedeutung der Flughäfen Dresden und Halle/Leipzig wächst durch deren Ausbau sowie die gute straßen- und eisenbahnseitige Erreichbarkeit.

Die vorhandenen Verkehrslandeplätze in der Region dienen eher privatem Geschäfts- und Freizeitverkehr. Dabei dient der Flugplatz Neuhausen insbesondere dem Flugsport.

Der als Sonderlandeplatz beantragte ehemalige Militärflugplatz Cottbus-Nord hat eine eher wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt. Durch seine Nähe zu bewohnten Gebieten ist die Verkehrsfunktion gering.

3 Szenarien der Verkehrsentwicklung

3.1 Anpassung des Szenario-Begriffs für die Fortschreibung des VEPL

3.1.1 Bisheriger VEPL

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus (VEPL), beschlossen durch die Stadtverordnetenversammlung am 29.10.1997 (Nr. VI-042-42/97) wurden als Planungsgrundlage für den Prognosezeitraum bis 2010 vier Szenarien der Verkehrsentwicklung definiert:

- | | |
|---------------------------|-------------------------------|
| Prognosefall (Szenario) U | - ungebremste Kfz-Entwicklung |
| Prognosefall T | - Trend, machbare Entwicklung |
| Prognosefall Ö I | - Ökologie I |
| Prognosefall Ö II | - Ökologie II |

Der Prognosefall T, er beinhaltet die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs mit dem Ausbau der jeweiligen Netze, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und den Ausbau eines funktionstüchtigen Hauptverkehrsstraßen-Grundnetzes zur Aufnahme der unvermeidbaren Verkehre, wurde dem Verkehrsentwicklungsplan zugrunde gelegt und beschlossen.

3.1.2 Fortschreibung VEPL

Für die Fortschreibung des VEPI wird vorgeschlagen, die Szenarien-Betrachtung auf zwei einzugrenzen und begrifflich an die Bundesverkehrswegeplanung anzupassen.

Die beiden Alternativen zur Verkehrsentwicklung sind die Szenarien „Tendenz“ und „Integration“.

Das Szenario „Tendenz“ beschreibt die Zukunft, wenn sich die bisher abzeichnende Verkehrsentwicklung fortsetzt und keine weiteren steuernden Maßnahmen ergriffen werden können. Dies schließt jedoch Änderungen ein, die aus der heutigen Perspektive sehr wahrscheinlich sind und sehr konkret benannt werden können.

Das Szenario „Integration“ beschreibt eine Zukunft, in der sich verkehrspolitische Maßnahmen der Stadt angebots- und nachfrageseitig manifestieren. Das Szenario „Integration“ soll die verkehrspolitischen Ziele unterschiedlicher Planungsebenen (Bund, Land, Kommune) miteinander optimal in Einklang bringen.

Der Stadtumbau mit der Konsequenz Innen- vor Außenentwicklung ist in Cottbus angesichts der weiteren Bevölkerungsprognose ohne Alternative. Grundlage für beide Szenarien sind damit bereits in anderen Grundsatzplanungen untersuchte und beschlossene Prinzipien und Entwicklungen, wie



- Einwohnerentwicklung und Entwicklung der Alterstruktur,
- Arbeitskräfteentwicklung und Arbeitsstättenverteilung,
- Stadtentwicklung gem. Stadtumbaukonzept (STUK, Entwurf erste Fortschreibung), einschl. sektoraler Planungen,
- Verteilung der Einwohner gem. Wohnungswirtschaftliches Konzept (WWK),
- Schulentwicklungskonzept.

Szenarien, in denen der städtische Handlungsspielraum stark eingegrenzt bzw. nicht vorhanden ist, werden letztlich nicht verfolgt.

Allein schon durch den übergeordneten Rechtsrahmen (z.B. Bundesimmissionsschutzgesetz, Behindertengleichstellungsgesetz, EU-Richtlinien) ergibt sich die kommunale Aufgabe, die Stadt- und Verkehrsentwicklung nachhaltig zu planen.

3.2 Merkmale der Szenarien „Tendenz“ und „Integration“

	Bisherige Entwicklung	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“																		
(1) Einwohner- entwicklung	Jährliche Einwohnerverluste in der Stadt mit Verschiebung der Altersstruktur nach oben.	Bis 2020 Rückgang auf 87.164 EW mit Hauptwohnsitz, dabei Verschiebung der Altersstruktur: <table><tr><td></td><td>2004</td><td>2020</td></tr><tr><td>bis 18 Jahre</td><td>13,6 %</td><td>12,1 %</td></tr><tr><td>18 – 65 Jahre</td><td>67,6 %</td><td>62,3 %</td></tr><tr><td>über 65 Jahre</td><td>18,8 %</td><td>25,6 %</td></tr></table>		2004	2020	bis 18 Jahre	13,6 %	12,1 %	18 – 65 Jahre	67,6 %	62,3 %	über 65 Jahre	18,8 %	25,6 %	Identische Einwohnerentwicklung bis 2020						
	2004	2020																			
bis 18 Jahre	13,6 %	12,1 %																			
18 – 65 Jahre	67,6 %	62,3 %																			
über 65 Jahre	18,8 %	25,6 %																			
(2) Einwohner- verteilung	Starke Abnahme in den Großwohnsiedlungen an der Peripherie der Kernstadt, Zunahme in der Stadtmitte und (jedoch abgeschwächt) in den kleinteiligen Siedlungsgebieten sowie den neuen Ortsteilen	Bei Umsetzung STUK bis 2020 Verschiebungen der Anteile der Stadtgebiete an der Wohnbevölkerung der Stadt (Beispiele): <table><tr><td></td><td>2004</td><td>2020</td></tr><tr><td>„Mittlerer Ring“</td><td>31,5 %</td><td>32,7 %</td></tr><tr><td>Sachsendorf</td><td>14,2 %</td><td>11,3 %</td></tr></table>		2004	2020	„Mittlerer Ring“	31,5 %	32,7 %	Sachsendorf	14,2 %	11,3 %	Identische Einwohnerverteilung									
	2004	2020																			
„Mittlerer Ring“	31,5 %	32,7 %																			
Sachsendorf	14,2 %	11,3 %																			
(3) Verkehrssozio- logisches Ver- halten	In Abhängigkeit von Alter und Kfz-Verfügbarkeit unterscheiden sich die Mobilität und die Verkehrsmittelnutzung. Am mobilsten sind Nicht-Berufstätige mit Kfz im erwerbsfähigen Alter (Ø 3,7 Wege pro Tag), Personen über 65 Jahre ohne Kfz legen dagegen nur 2,2 Wege pro Tag zurück.	Das vom Lebensalter und der Kfz-Verfügbarkeit geprägte Mobilitätsverhalten bleibt unverändert.	Das vom Lebensalter und der Kfz-Verfügbarkeit geprägte Mobilitätsverhalten bleibt unverändert.																		
(4) Motorisierung	Unabhängig von der Beschäftigungslage ist die Motorisierung weiter gestiegen, zuletzt von 454 Pkw/TEW in 2003 auf 457 Pkw/TEW in 2004. Bezogen auf die Gruppen Berufstätige (B), Nicht-Berufstätige (NB) und Rentner werden folgende Werte erreicht: <table><tr><td>Pkw je 1000 B</td><td>750</td></tr><tr><td>Pkw je 1000 NB</td><td>400</td></tr><tr><td>Pkw je 1000 Rentner</td><td>309</td></tr></table>	Pkw je 1000 B	750	Pkw je 1000 NB	400	Pkw je 1000 Rentner	309	Die zuletzt festgestellte Entwicklung setzt sich leicht abgeschwächt fort und erreicht 2020 den Wert 500 Pkw/TEW. Bezogen auf die Gruppen Berufstätige (B), Nicht-Berufstätige (NB) und Rentner sind folgende Werte möglich: <table><tr><td>Pkw je 1000 B</td><td>850</td></tr><tr><td>Pkw je 1000 NB</td><td>400</td></tr><tr><td>Pkw je 1000 Rentner</td><td>374</td></tr></table>	Pkw je 1000 B	850	Pkw je 1000 NB	400	Pkw je 1000 Rentner	374	Die Motorisierung geht bei zunehmendem Verzicht auf Ersatz- und Neubeschaffung bis 2020 auf einen Wert von 440 Pkw je TEW zurück. Die Auswirkungen in den Gruppen Berufstätige (B), Nicht-Berufstätige (NB) und Rentner könnten sein: <table><tr><td>Pkw je 1000 B</td><td>700</td></tr><tr><td>Pkw je 1000 NB</td><td>350</td></tr><tr><td>Pkw je 1000 Rentner</td><td>337</td></tr></table>	Pkw je 1000 B	700	Pkw je 1000 NB	350	Pkw je 1000 Rentner	337
Pkw je 1000 B	750																				
Pkw je 1000 NB	400																				
Pkw je 1000 Rentner	309																				
Pkw je 1000 B	850																				
Pkw je 1000 NB	400																				
Pkw je 1000 Rentner	374																				
Pkw je 1000 B	700																				
Pkw je 1000 NB	350																				
Pkw je 1000 Rentner	337																				

3.3 Rahmenbedingungen und verkehrliche Auswirkungen der Szenarien

	Grundlage	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“
(1) Stadtentwicklung bis 2020	Durch die Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung begründete Notwendigkeit des Stadtumbaus gemäß STUK	- Stadt wird kompakter im Sinne des verkehrlichen Leitbildes „Stadt der kurzen Wege“ - durch Verringerung und Konzentration von Kapazitäten der sozialen Infrastruktur und der Verwaltung / Gerichtsbarkeit verlängern sich die diesbezüglich notwendigen Wege (Bildung, Versorgung, Kultur, Stadtverwaltung, Gerichte) - Stadtstruktur verändert sich zu Ungunsten der Straßenbahnwürdigkeit	Identische Entwicklung bis 2020
(2) Bevölkerungsmerkmale	Einwohnerzahl und Altersstruktur entsprechend der Prognose 2020, Entwicklungstrends	- Durchschnittsalter steigt, Anteil Mobilitätsbehinderter steigt - PKW- und Führerscheinverfügbarkeit ist sehr hoch - Fahrpraxis geschlechtsneutral sehr hoch	Identische Entwicklung bis 2020
(3) Beschäftigung	Prognose der Arbeitsplatzentwicklung und Verteilung	- Beschäftigung verbessert sich nicht	- Beschäftigung verbessert sich etwas
(4) Bedingungen für den Radverkehr	Erfordernisse gemäß Radverkehrskonzept	- Radwegenetz wird nicht ausreichend ausgebaut - Sicherheit für Radfahrer bleibt ungenügend (Vorrang Sicherheit im Kraftverkehr)	- Radwegenetz wird gemäß Radverkehrskonzept ausgebaut - Sicherheit für Radfahrer wird deutlich verbessert
(5) Mobilitätskosten der Einwohner	Energiepreise, Beschaffungspreise im MIV sowie Fahrpreise im ÖPNV steigen, steuerliche Entlastung außer Sicht	- Kosten für MIV und ÖV wachsen weiter an – dabei für ÖV schneller - Anteil MIV-Mitfahrer steigt aus Kostengründen - Ausweichen auf Fahrrad	- Kosten für MIV und ÖV wachsen weiter an – dabei für MIV schneller - MIV-Mitfahreranteil bleibt unverändert - Ausweichen auf Fahrrad und ÖV
(6) ÖPNV-Angebot	ÖPNV-Gestaltung steht unter hohem und zunehmenden Kostendruck	- ÖV wird aus Kostengründen optimiert (Takte und Linien)	- ÖV wird in dem vorhandenen Mindeststandard erhalten (auch die Straßen-

			bahn)
--	--	--	-------

	Grundlage	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“
(7) Verkehrsmittel- Wahl der Ein- wohner	Verkehrsanteile im Einwoh- nerverkehr 2004/05 - Gesamtverkehr (Binnen- verkehr) zu Fuß 23,1 % (25,8 %) Fahrrad 20,6 % (22,2 %) MIV 46,2 % (41,6 %) ÖPNV 10,2 % (10,4 %)	Entwicklung der Verkehrsanteile bis 2020: - Fußwege ↘ - Radverkehr ↘ - MIV ↗ - ÖPNV → (absolut ↓)	Entwicklung der Verkehrsanteile bis 2020: - Fußwege ↘ - Radverkehr ↗ - MIV ↘ - ÖPNV ↗ (absolut →)

3.4 Inhaltliche Begründung der Szenarien

Nachdem der bisherige VEPL noch von einer stabilen bis steigenden Einwohnerzahl ausging, treten nunmehr die Notwendigkeiten des Erhaltes einer lebendigen und lebenswerten Stadt für eine abnehmende Zahl Einwohner in den Vordergrund.

Zum einen wird der Stadtumbau zum anderen die Veränderung der Altersstruktur diese Entwicklung maßgeblich prägen.

Neben dem Ansteigen des Durchschnittsalters in der Stadt Cottbus auf 47,8 Jahre im Jahr 2020 und der dadurch sich verändernden Mobilitätsanforderungen sind zunehmend äußere, von der Stadt selbst nicht zu beeinflussende Entwicklungen von Bedeutung.

An erster Stelle stehen dabei die Mobilitätskosten und das verfügbare Mobilitätsbudget. Aus der jüngsten Entwicklung ist ableitbar, dass die Kosten für die Mobilität im Personenverkehr (z.B. Kraftstoff- und Fahrpreise, aber auch Halterkosten für Pkw) mittel- und langfristig weiter ansteigen werden. Die politisch im Vordergrund stehenden Einsparungen bei den Ausgaben der öffentlichen Haushalte begleiten diese Entwicklung.

Das Mobilitätsbudget, also die für den Verkehr in den privaten Haushalten zur Verfügung stehenden Mittel, wird dagegen kaum größer. Aus diesem Grund könnte sich die Verkehrsentwicklung im Stadtverkehr verstärkt den notwendigen Fahrten (im Kfz-Verkehr) beziehungsweise den billigeren Verkehrsmitteln (Radverkehr, Fußwege versus ÖPNV) zuwenden. Mit zunehmendem Alter, und das ist bei der weiteren Stadtentwicklung mehr als bislang zu berücksichtigen, sind der Wahlfreiheit des Verkehrsmittels jedoch auch körperliche Grenzen gesetzt.

Vor allem auch aufgrund der strukturellen Entwicklung ist gegenwärtig nicht damit zu rechnen, das der hohe Mobilitätswert des alten VEPL von 3,6 Wegen je Person und Tag künftig erreicht wird, eher ist ein Wert von 3,2 bis 3,3 W/P,d zu erwarten.

Das Gebiet innerhalb des mittleren Ringes, gegenwärtig Quell- und Zielgebiet von einem Drittel des gesamten Kfz-Verkehrs von Cottbus, nimmt in seiner verkehrlichen Bedeutung für die Stadt und Region als Folge des Stadtumbaus noch zu.

Für beide Entwicklungsszenarien gilt, dass

- wegen der kompakteren Stadtstruktur ein Teil der Wege kürzer wird → Verbesserung der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad zulasten des ÖPNV
- wegen der erforderlichen Zentralisierung der sozialen Infrastruktur, der Verwaltung und Gerichtsbarkeit die diesbezüglichen Wege länger werden → weniger Fußwege, mehr Rad und MIV bzw. ÖPNV/SPNV
- die Mobilität teurer wird → mehr Radverkehr
- die Gruppe der 0 bis 18jährigen (potenzieller Radfahrer) kleiner wird → weniger Radverkehr
- die Gruppe der älteren Menschen und der Anteil Mobilitätsbehinderter zunimmt → mehr MIV, mehr ÖPNV, weniger Fußwege

Im Szenario „Tendenz“ setzen sich maßgebliche Entwicklungen in der Stadt fort:

- Einkaufsfahrten werden weiter vorrangig mit dem Pkw und zu den etablierten Standorten der Einkaufszentren durchgeführt → anteilig mehr MIV
- der öffentliche Personenverkehr mit Straßenbahn und Bus behält zwar seine Anteile am Verkehrsaufkommen, infolge strukturell bedingt rückläufiger Fahrgastzahlen und Einnahmen sowie begrenzter Mittel zum Defizitausgleich wird das Angebot jedoch weiter optimiert, das heißt ausgedünnt, alternative Bedienformen können das nicht ausgleichen → absolut weniger Nutzer des ÖPNV
- als Folge der sinkenden Angebotsqualität steigt die Motorisierung weiter, vor allem hält der ältere Bevölkerungsteil länger am Auto als Hauptfortbewegungsmittel fest → mehr MIV, weniger Fußwege und ÖPNV
- in den Altersgruppen über 18 Jahren wird nicht häufiger Rad gefahren als bisher → weniger Radverkehr, mehr MIV

Fortschreibung VEPI Cottbus

Grundsätze, Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

Szenarien der Verkehrsentwicklung

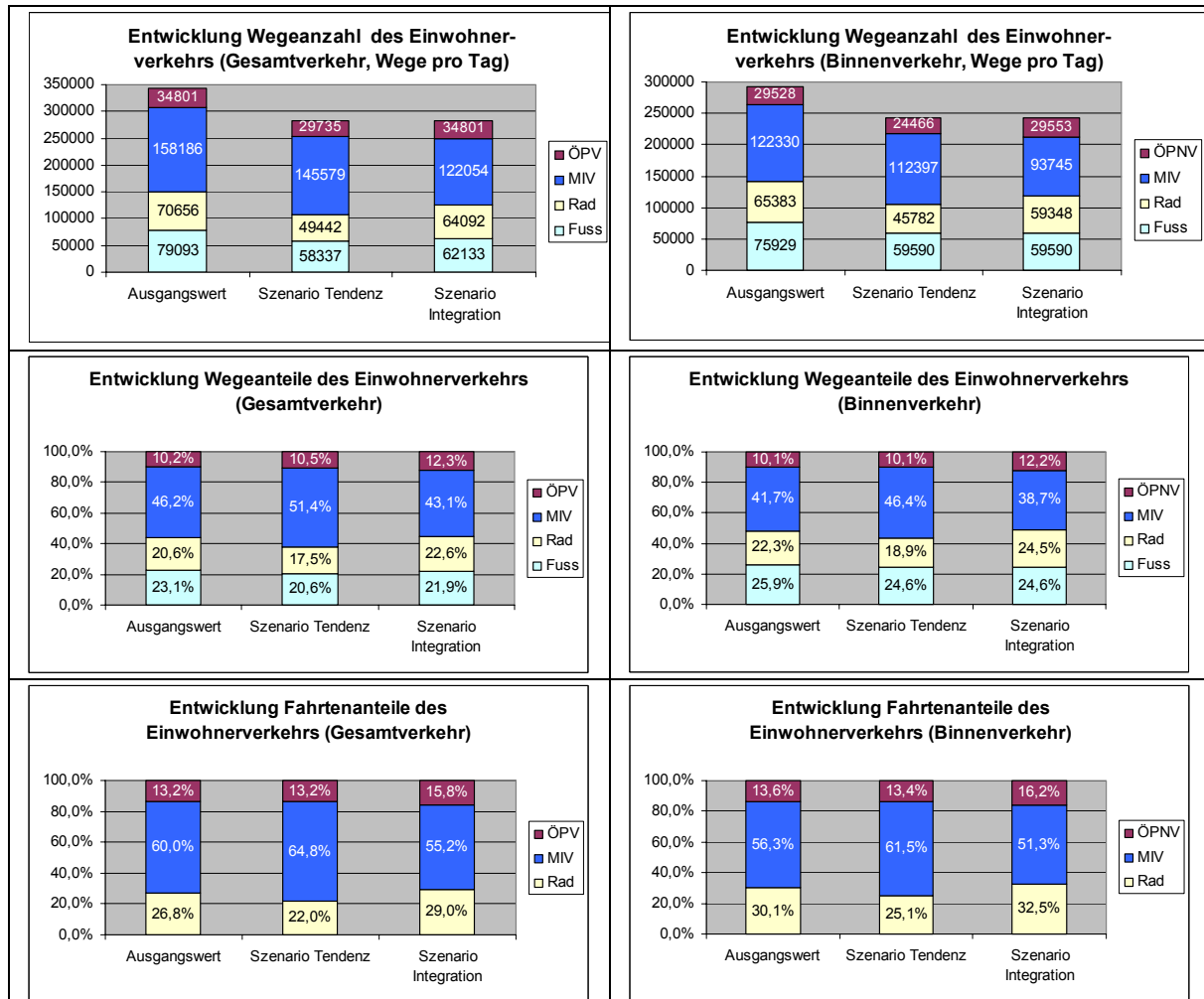


- es gelingt nicht, die gewerbliche Struktur wesentlich zu verbessern, Pendleranteile und Wegelängen nehmen zu, das führt zu mehr MIV im Gesamtverkehr und mehr SPNV in dem betroffenen Bevölkerungssegment → mehr MIV, mehr SPNV

Das Szenario „Integration“ geht dagegen davon aus, dass sich die Motorisierungszunahme langfristig begrenzt:

- die Entwicklung der kompakten und attraktiven Innenstadt unterstützend, wird die – abgeschwächte – Doppelstrategie der Sicherung einer guten ÖPNV-Verbindungsqualität bei gleichzeitig größerer Kostenwahrheit für den MIV (z.B. Parkgebühren) fortgesetzt → weniger MIV, mehr ÖPNV
- es gelingt, durch die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes auch in der Gruppe der über 18jährigen mehr Radfahrer zu gewinnen, saisonal besteht dabei das Risiko mehr Radverkehr zu Lasten des ÖPNV zu erzeugen → mehr Radverkehr, weniger MIV
- übers Jahr kann die Anzahl der ÖPNV-Benutzer dennoch stabil gehalten werden, das heißt, weniger Einwohner fahren anteilig mehr ÖPNV → absolut gleich viel Nutzer des ÖPNV
- es gelingt die Ansiedlung von neuen gewerblichen Arbeitsplätzen in Cottbus, eine Pendlerzunahme stärkt den SPNV, den regionalen ÖPNV, aber auch den MIV → mehr SPNV, mehr MIV
- die Mobilität verteuert sich im MIV schneller als im ÖPNV, es bestehen reelle Verlagerungsmöglichkeiten vom MIV zum Fahrrad und ÖPNV → mehr Radverkehr, mehr ÖPNV

3.5 Entwicklung der Einwohnerfahrten und des Modal Split



3.6 Handlungsfelder

Die beschriebenen Entwicklungsszenarien werden durch folgende neun Handlungsfelder und Maßnahmengruppen geprägt:

Handlungsfeld	Bisherige Entwicklung	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“
(1) Regionalplanung	Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbau land zu Lasten der Stadt Cottbus im Umland ist im Großen und Ganzen abgeschlossen Fortschreibung des Regionalplanes anstehend	keine weitere Ausweisung von Gewerbe- und Wohnbauflächen im Umland über den eigenen Bedarf hinaus Aktualisierung und Sicherung der Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der funktionalen Netze	Darüber hinaus: Priorisierung des Schienennetzausbaus der Cottbus-Verbindungen vor allem dort, wo die Bestellerinteressen des Landes zum SPNV mit den Zielvorstellungen von Cottbus und der Region übereinstimmen
(2) Stadtplanung	Wohnungsbau in Kahren, Döbbrick, Branitz, Gallinchen, Kiebusch und Groß Gaglow – Standorte teilweise durch Bus erschlossen Ausnutzung von Brachen im Kernstadtbereich durch Wohnungsbau und Einzelhandel Freizug und Abriss von Wohngebäuden in den Plattenbausiedlungen am Stadtrand z.T. auch Ausdünnung der Wohnfunktionen im Einzugsbereich von Straßenbahnlinien Stadtumbaukonzept (STUK) in Fortschreibung	über die bisher vorgeschlagenen Wohn- und Gewerbeflächen werden keine weiteren in den außen liegenden Ortsteilen ausgewiesen und zugelassen konsequente Unterstützung der Entwicklungsrichtung nach dem STUK	Darüber hinaus: maximal mögliche Stärkung / Erhaltung der Einzugsbereiche der Hauptachsen des städtischen ÖPNV
(3) Förderung des Radverkehrs	Ausbau des Radfernwanderwegenetzes abgeschlossen durch fehlende Finanzmittel erhebliche Lücken, insbesondere im Veloroutennetz (z.B. B 169, Dissener Str., Dahltzer Str., Sielower Landstraße, Straße der Jugend)	Bestandserhalt vor Erweiterung, Entschärfung von Konfliktpunkten im Zuge notwendiger Um- und Ausbaumaßnahmen des Straßenbaus	Komplettierung des Radwegenetzes gemäß den Zielen des Radverkehrskonzeptes Beseitigung von Hindernissen und fehlenden Querungsmöglichkeiten sowie Sicherheitsmängeln die Förderung des Radverkehrs wird zur gesamtstädtischen Aufgabe

Handlungsfeld	Bisherige Entwicklung	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“
(4) Förderung ÖPNV-Betrieb	Fördermittelbereitstellung durch Bund und Land begrenzt (ÖPNV-G Brandenburg) im ganzen Land Brandenburg ein Verkehrsverbund (Auswirkung: Tarifentwicklung mit geringerem Einfluss der Stadt) Beschleunigungen weitestgehend durchgesetzt Taktzeit 8 – 10 min in der Spitzenzeit	Haushaltsslage in Stadt und Land zwingt zu weiterer Reduzierung der Förderung Bedienungszeit und Angebotsdichte wird weiter „optimiert“ (d.h. verringert) kein Nutzensvorteil für Fahrgäste mit Freiheit bei der Verkehrsmittelwahl	Förderung wird zur Sicherung einer ausreichenden Bedienungsdichte aufrecht erhalten Erschließungsdichte wird den Erfordernissen von Siedlungsdichte <u>und</u> Altersstruktur angepasst alle Optionen zur Sicherung des Straßenbahnbetriebes werden überprüft – inklusive Erhöhung der Kostenwahrheit im MIV (z.B. Parkraum) in der Innenstadt weitere Verbesserung der Verknüpfung zum SPNV
(5) Ausbau ÖPNV-Netz	Straßenbahnnetz ist unter Einsatz von Fördermitteln weitgehend erneuert Betriebshof ist fertig gestellt langfristiges Konzept liegt nicht vor	Abschluss Erneuerung keine Netzerweiterung Reduzierung des bestehenden Netzes	Erweiterungsoptionen werden (nach Wirtschaftlichkeitsprüfung) und der tatsächlich eintretenden Bedarfsentwicklung offen gehalten
(6) Kfz-Verkehr Straßenausbaumaßnahmen	im Zuge von Brückenbaumaßnahmen (Instandhaltung) geringfügige Erweiterung der Leistungsfähigkeit von Hauptnetzstraßen Planung Verlängerung Nordring, Burger Chaussee und Westtangente (ohne Brücke über die Bahnanlagen) äußerste Probleme bei der Durchsetzung weiteren Straßenbaus - finanziell: Brücke im Zuge der Westtangente - seitens der Akzeptanz: Branitz, Branitzer Siedlung	Komplettierung des Verkehrsnetzes im Sinne der Unterstützung der Konzentration der Stadtentwicklung auf das innere Stadtgebiet Schließung des mittleren Rings mit der Lösung W.-Külz-Str. Maßnahmen der Straßenraumgestaltung innerhalb des Altstadtringes OU Cottbus im Zuge der B 168, Oder-Lausitz-Straße wird durch den Bund gebaut	Fertigstellung Mittlerer Ring Maßnahmen der Straßenraumgestaltung innerhalb des Altstadtringes, ausgedehnt auf das Gebiet innerhalb des Mittleren Ringes Vervollständigung der Maßnahmen der Verkehrsberuhigung Prüfung / Realisierung von Maßnahmen zur stadtverträglichen Führung des LKW-Verkehrs

Handlungsfeld	Bisherige Entwicklung	Szenario „Tendenz“	Szenario „Integration“
(7) Management öffentlicher Parkraum	flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (Zeit- und Kosten) im Modellstadtgebiet ist durchgesetzt Verkürzung der Zeitfenster für Kurzzeitparken in der Innenstadt keine Gebührenvorteile für die Parkhäuser	Parkraumbewirtschaftung, incl. Anwohnerparken bleibt auf die Innenstadt begrenzt Gebühren orientieren sich an der Nachfrage Kurzparkzonen	bei Notwendigkeit: maßvolle Ausdehnung des Bewirtschaftungsprinzips auf das Gebiet innerhalb des mittleren Ringes Gebühren als Steuerungselement des - gewollten - Verkehrsflusses
(8) Verringerung von Umweltbelastungen	alle Straßenbau- und Verkehrsvermeidungs- sowie -verlagerungsmaßnahmen werden unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit durchgeführt zwei Maßnahmen des Lärminderungsplanes sind umgesetzt, eine weitere ist in Planung der Luftreinhalteplan wird gegenwärtig erarbeitet	Verstetigung des Verkehrsflusses durch verbesserte Verkehrssteuerung – Priorität: Kfz-Verkehr.	Verstetigung des Verkehrsflusses auch im Sinne der Vermeidung von nicht notwendigem Kfz-Verkehr dem ÖPNV wird trotz Verstetigung des Kfz-Verkehrs in „grünen Wellen“ weitgehend der Vorzug gegeben
(9) Verkehrssicherheit Barrierefreiheit	alle Maßnahmen werden unter dem Aspekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Beseitigung von Mobilitätshindernissen durchgeführt Sicherheitsaudits	Berücksichtigung der gesetzlichen Mindestanforderungen an Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit	Darüber hinaus: Verkehrsnetzentwicklung mit verstärkter Berücksichtigung der Anforderungen der älteren Generation sowie der Nachwuchsförderung (auch Kinderwagenfahrer sind Mobilitätsbehindert)

4 Grundsätze und Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

4.1.1 Grundsätze

Das Szenario „Integration“ wird den Zielstellungen der weiteren Verkehrsentwicklung in der Stadt Cottbus zugrunde gelegt.

Die Mobilität und Erreichbarkeit in der Stadt wird nachhaltig und für alle Bevölkerungsgruppen gesichert – „Recht auf Mobilität“.

Angesichts sinkender Einwohnerzahlen ist eine den Zielen des Stadtumbaus gerecht werdende Entwicklung der Verkehrsnetze ohne Alternative.

Im System der integrierten Planung ist auch der Stadtumbau an den vorhandenen Netzen zu orientieren.

Ein weiterer Netzaus- und -umbau ist nur dort anzustreben, wo Defizite nachweisbar sind oder Effekte der Nachhaltigkeit, insbesondere des Schutzes von Mensch und Natur erreicht werden.

Das Prinzip Innen- vor Außenentwicklung gilt im Weiteren auch für den Verkehr und ist völlig konform zu landes- und regionalplanerischen Zielen im Sinne nachhaltiger Siedlungsentwicklung.

Die bereits im Verkehrsentwicklungsplan von 1997 formulierten Grundsätze bleiben bestehen:

1. Die Menschen in der Stadt haben Vorrang
2. Verkehr muss umweltschonender werden
3. Verkehr muss sozialverträglich sein
4. Verkehr muss sicherer werden
5. Mehr Qualität für Fußgänger, Radfahrer und Mobilitätsbehinderte
6. Verkehr hat der wirtschaftlichen Stärkung von Stadt und Region zu dienen
7. Verkehrsbewältigung durch territoriale und verkehrsträgerübergreifende Kooperation
8. Erfolgscontrolling

Zur Begrenzung der weiteren Entwicklung des Kfz-Verkehrs im Stadt-Umland-Verkehr wird auf diesem Gebiet eine mit dem Nachbarkreis Spree-Neiße abgestimmte Verkehrsentwicklungsstrategie angestrebt.

4.1.2 Ziele der Verkehrsplanung

Die Ziele der Verkehrsplanung orientieren sich an den Notwendigkeiten, den Umweltverbund zu sichern bzw. weiter zu stärken und eine stadt- und umweltgerechte Durchführung des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen.

Die schrittweise Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes hat als Hauptziel den Erhalt und die weitere Verbesserung der Lebensqualität, wozu folgende qualitative Ziele gehören:

- Reduktion der Schadstoffemissionen → Luftreinhaltung
- Reduktion der Lärmbelastung → Lärminderung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

4.1.3 Ziele der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze

Bei der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze in der Stadt Cottbus werden folgende Ziele verfolgt:

- Generell:
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit in allen Netzteilen und für alle Verkehrsteilnehmer
 - Sicherung / Herstellung der Barrierefreiheit in allen Verkehrssystemen
 - Einwohnergerechte und stadtverträgliche Gestaltung der Verkehrswege (z.B. Begrünung, Erholungsräume) in Abhängigkeit von der Straßenfunktion
 - Sicherung der Verkehrsverbindungen durch funktionsgerechten Bestandserhalt der Brücken
 - Erhaltungsmanagement für alle Verkehrserschließungssysteme
- im Kfz-Verkehr
 1. Sicherung/Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch Verlagerung von großen Verkehrsmengen aus sensiblen Bereichen und Bündelung der Verkehrsströme insbesondere durch Lückenschlüsse im städtischen und regionalen Hauptverkehrsstraßennetz
 2. Vermeidung nicht notwendigen Verkehrs durch Management des öffentlichen Parkraumes in der Innenstadt sowie in Bereichen mit besonderem Parkdruck und durch wirkungsvolle Leitsysteme
 3. Verkehrsberuhigung (insbesondere in Wohnbereichen) und Verstetigung des Verkehrs

Fortschreibung VEPI Cottbus

Grundsätze, Ziele und Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

Szenarien der Verkehrsentwicklung



4. Netzerweiterungen nur in wenigen, durch strukturelle Entwicklung begründeten Fällen

– im Radverkehr

1. weiterer Ausbau und Komplettierung des Radverkehrsnetzes mit Schwerpunkt auf den Velorouten
2. Durchsetzung sicherheitsfördernder Maßnahmen

– im ÖPNV

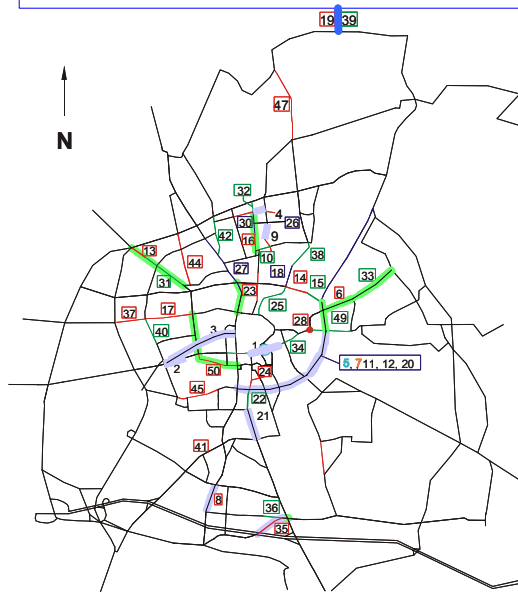
1. Netzentwicklung im Sinne einer langfristigen und durch die Stadt auch tragbaren Sicherung und Stärkung
2. Sicherung einer den sich ändernden siedlungsstrukturellen, sozialen und altersstrukturellen Anforderungen gerecht werdenden Verbindungs- und Erschließungsqualität

Anhang

Bewertung des Erfüllungsstandes des VEPL 1997

Maßnahmen Ausbau und Rekonstruktion Straßenhauptnetz

VEPL 1997: Zur mittel- und langfristigen Zielerreichung waren bis 2010 28 Maßnahmen sowie nach 2010 weitere 22 zum Ausbau und zur Rekonstruktion des Straßenhauptnetzes vorgesehen.



Umsetzung:

- Bis 2008 werden voraussichtlich 22 Maßnahmen umgesetzt sein.

Wirksamkeit:

- 10 Maßnahmen sind Bestandteil des Lärminderungsplanes und dienen somit der Verbesserung der Lebensverhältnisse in der Stadt.
- 7 Maßnahmen ermöglichen entsprechend des Lkw-Führungsplanes eine Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen.

Fazit zur Fortschreibung VEPL:

- Von der für die Zielerreichung notwendigen Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit des mittleren Ringes kann bis 2009 ausgegangen werden (mit Zwischenausbau W.-Külz-Straße).

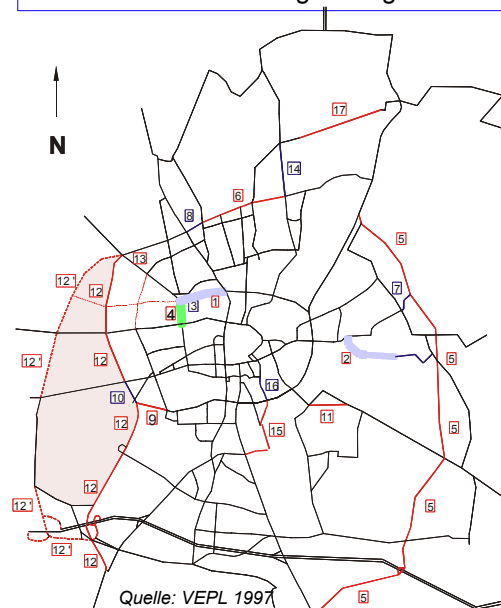
Legende:

- realisiert oder Bestandteil MIP 2006-08
- Ausbaumaßnahme / Ersatz 2005/06

Bewertung des Erfüllungsstandes des VEPL 1997

Maßnahmen Straßenhauptnetzergänzung

VEPL 1997: Zur mittel- und langfristigen Zielerreichung waren bis 2010 7 Maßnahmen sowie nach 2010 weitere 10 zur Ergänzung des Straßenhauptnetzes vorgesehen.



Umsetzung:

- Bis 2008 werden voraussichtlich 4 Maßnahmen umgesetzt sein.
- Alternativ zur Verbindung der H.-Löns-Str. zum Stadtring wird die Parzellenstr. (als vorgezogene Maßnahme) angebunden.

Wirksamkeit:

- Die Maßnahmen ermöglichen entsprechend des Lkw-Führungsplanes eine Verlagerung von Verkehr aus sensiblen Bereichen.

Fazit für die Fortschreibung des VEPL:

- Die Maßnahmenumsetzung liegt hinter dem Zeitplan des VEPL (insbes. die des Bundes – OU Cottbus).
- Unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung bis 2020 ist der langfristige Maßnahmenumfang zu prüfen.

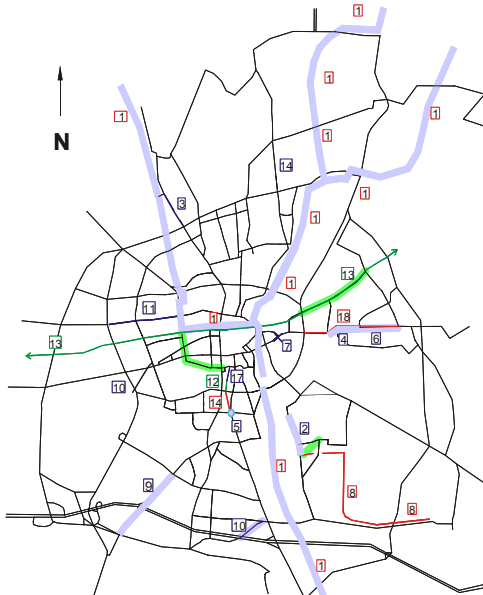
Legende:

- realisiert oder Bestandteil MIP 2006-08

Bewertung des Erfüllungsstandes des VEPL 1997

Maßnahmen Ausbau und Rekonstruktion Radwegenetz

VEPL 1997: Zur mittel- und langfristigen Zielerreichung waren bis 2010 14 Maßnahmen sowie nach 2010 weitere 2 zum Ausbau und zur Ergänzung des Radwegenetzes vorgesehen.



Umsetzung:

- Bis 2008 werden voraussichtlich 8 Maßnahmen des VEPL umgesetzt sein. Dazu kommt eine weitere Maßnahme zur Verbesserung des Radwegenetzes
- Der Ausbau der Radfernwanderwege sind bis auf die Eisenbahnquerung abgeschlossen.

Wirksamkeit:

- Die Maßnahmen sollen durch Verlagerung von Kfz-zugunsten von Radfahrten Lärminderungs- und Luftreinhalteeffekte bewirken.

Fazit für die Fortschreibung des VEPL:

- Der Radwegeausbau ist wesentlicher Bestandteil des VEPL und stellt eine wesentliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs dar.
- Abgeleitet aus dem Radverkehrskonzept ergeben sich als Ziele die Schließung von Lücken im Veloroutennetz und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

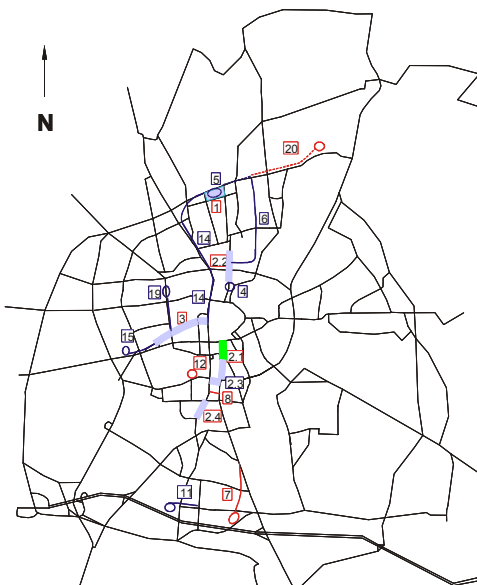
Legende:

— realisiert oder — Bestandteil MIP 2006-08

Bewertung des Erfüllungsstandes des VEPL 1997

Maßnahmen ÖPNV

VEPL 1997: Zur mittel- und langfristigen Zielerreichung waren bis 2010 15 Maßnahmen sowie nach 2010 weitere 2 zur Verbesserung des ÖPNV vorgesehen.



Umsetzung:

- Bislang sind 8 Maßnahmen umgesetzt.
- Daneben wird die ÖPNV-Beschleunigung fortgesetzt.

Wirksamkeit:

- Die Maßnahmen sollen durch Bauartverbesserungen und durch Verlagerung von Verkehrsanteilen vom Kfz auf den ÖPNV Lärminderungseffekte bewirken.
- Die Wirksamkeit wird bislang durch eine ungünstige strukturelle Entwicklung beeinträchtigt.

Fazit für die Fortschreibung des VEPL:

- Die Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes müssen unter Berücksichtigung des strukturbedingten Stadumbaus sowie neuer Verknüpfungsmöglichkeiten zum Bahnverkehr überprüft werden.

Legende:

— realisiert — Planung