

Luftreinhalteplan Cottbus, Fortschreibung 2011 – Abwägung der Stellungnahmen – Stand 20.10.2011

Bürgerhinweise aus Zuschriften sowie den Öffentlichkeitsveranstaltungen

Nr.	Bürger/ Institution	Straßenabschnitt / Grundproblem	Problem / Anregung / Hinweis	Abwägung
1	Schneider, Gottfried 26.09.2010	Verschiedene Hinweise zum Erläuterungsbericht	- Durch Umleitung der Verkehre werden die Schadstoffe nur verteilt, die Gesamtmenge kann dabei jedoch sogar steigen. - Flächenoptimierung Straße der Jugend: Sollen hier die Gehwege noch breiter werden? - Aussagen zur Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte in der Straße der Jugend sind nur Vermutungen - Wo ist das Fernwärmenetz ausgebaut worden? - Warum Rückbau der Bahnhofstraße, wenn Immissionen in den Hauptkonfliktbereichen im Wesentlichen durch Quelle-Ziel- und Binnenverkehre verursacht werden? - Überschreitung der PM10 Werte in der W.-Külz-Straße ist zu erwarten. - Statt der Investitionen am Bahnhof sollte lieber in den Wagenpark der Straßenbahn investiert werden sowie die Taktzeiten erhöht und flächendeckend u. a. auch kleinere Busse eingesetzt werden. - Weder in der Straße der Jugend noch in der K.-Marx-Straße sind wesentliche Steigerungen der Radnutzung zu erkennen. Wodurch haben diese Maßnahmen zur Reduzierung von PM10 beigetragen? - Durch Veränderungen in der Bahnhofstraße wird sich die Zahl der Radnutzer nicht erhöhen. - Welche Planungen bestehen in der Hubertstraße? - Sollen vorhandene Straßen zurückgebaut werden? - Durch die zusätzliche Schleife am Bahnhof ergeben sich längere Fahrzeiten für innerstädtische Verkehrsströme. Gemäß Cottbusverkehr werden jedoch lediglich ca. 200 zusätzliche Umsteiger erwartet. - Hat die Stadt Möglichkeiten einen Beitrag zu einer gleichmäßigen Abdeckung des Stadtgebietes mit Versorgungseinrichtungen zu leisten? - Die Begrenzung von Verkehrsflächen auf das notwendige Maß hat wenig mit der Verstetigung des Verkehrsflusses zu tun.	Im Prinzip ist das so, aber neben der allgemeinen Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen liegt die Hauptaufgabe der Luftreinhalteplanung in der Einhaltung der durch die EU definierten Luftschadstoffgrenzwerte. Neben Maßnahmen mit gesamtstädtischen Luftschadstoffminderungswirkungen sind daher in den Hauptkonfliktbereichen auch Maßnahmen zur Verlagerung der Emissionen sinnvoll und zulässig. Dabei ist zu sichern, dass anderenorts keine neuen Grenzwertüberschreitungen entstehen. Ja, dies wäre möglich gewesen. Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte in der Straße der Jugend wurde im Rahmen der Luftschadstoffberechnungen nachgewiesen. Es wurden lediglich Hinweise für einen zukünftigen Ausbau gegeben. Durch den Rückbau der Bahnhofstraße werden insbesondere die Quelle-Ziel- und Binnenverkehre beeinflusst. (Die zitierte Aussage bezog sich auf die Ortsumgehung). Die Immissionsberechnungen zeigen, dass in der W.-Külz-Straße nicht mit einer Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte zu rechnen ist. Die Förderung des Umweltverbundes bildet eine wesentliche Zielstellung der Luftreinhalteplanung. Neben der Verbesserung der Verknüpfungen am Bahnhof ist hierbei auch die Erhaltung und der Ausbau des ÖPNV-Angebotes wichtig. Zur Entwicklung der Radverkehrsmengen in den entsprechenden Straßenzügen liegen keine empirischen Informationen vor. Die Bedingungen für den Radverkehr haben sich jedoch in jedem Fall verbessert. Die Effekte hinsichtlich einer Reduzierung von PM10 ergeben sich durch die Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes. Mit der Einrichtung durchgehender Radverkehrsanlagen in der Bahnhofstraße erfolgt eine Verbesserung im Vergleich zum Bestand. Es ist mit einer Zunahme des Radverkehrs zu rechnen. Im Zuge der Sanierung der Hubertstraße ist die Markierung von Schutzstreifen vorgesehen. Der gezielte Rückbau überdimensionierter Straßen ist im Sinne der Luftreinhalteplanung. Die Verknüpfung zwischen dem Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr ist zur Förderung des Umweltverbundes im Stadt-Umland-Verkehr wichtig. Natürlich ist hierbei auf die Reduzierung von Fahrzeiterlusten für die sonstigen ÖPNV-Nutzer zu achten. Über die Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung bestehen durchaus Möglichkeiten zur Steuerung der Entwicklung von Siedlungs- und Versorgungsstrukturen. Die Dimensionierung eines Straßenquerschnittes hat wesentlichen Einfluss auf das Geschwindigkeitsniveau sowie auf das Verkehrsverhalten und trägt damit wesentlich zur Verstetigung bei.

Nr.	Bürger/ Institution	Straßenabschnitt / Grundproblem	Problem / Anregung / Hinweis	Abwägung
			- Das Streichungskonzept der Stadt widerspricht den Forderungen zum Gewährleisten eines guten Fahrbahnoberflächenzustandes. - In der W.-Külz-Straße wurde zwischen 01.01. und 31.03.2011 24 mal der Tagesgrenzwert für PM10 überschritten. - Pfortnerregelung an der W.-Külz-Straße würde die Investitionen in der Bahnhofstraße konterkarieren. - Was ist mit städtebaulicher Dimensionierung im Abschnitt zwischen Petersilien.- u. Virchowstraße gemeint? Hier ist doch nur eine Spur. - Die Lenkung des Verkehrs über den Stadtring sorgt für insgesamt höhere Feinstaubbelastungen. - Aufstellen von Schildern am Stadtrand mit Zufahrtsverboten wegen Feinstaubzeugung wäre effektiver.	Die schwierige Haushaltslage bei Städten und Kommunen bildet in der Tat ein wesentliches Problem für die Umsetzung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Ausschlaggeben waren hierbei insbesondere ungünstige Witterungs- und Windverhältnisse. Um derartige Schwankungen zu berücksichtigen, sind 35 Überschreitungstage zulässig. Insgesamt sind nunmehr im Zeitraum zwischen 01.01. und 11.10.2011 weiterhin nur 24 Überschreitungen zu verzeichnen. Insgesamt ist daher mit einer Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte in der W.-Külz-Straße zu rechnen. Mittels einer Pfortnerregelung wird an einer Lichtsignalanlage der Zufluss zu einem Straßenabschnitt auf eine bestimmte Verkehrsmenge begrenzt. Ziel ist es hierbei zumeist Stauerscheinungen in kritischen Bereichen zu vermeiden, den Verkehr auf Alternativtrassen zu lenken bzw. den Stau in weniger problematische Bereiche zu verlagern. Nach aktuellem Stand ist keine Pfortnerung erforderlich. Sollte eine Pfortnerung notwendig werden, müsste diese bereits am Knotenpunkt Thiemstraße / Stadtring erfolgen. Im Rahmen der städtebaulichen Dimensionierung sollten die bisher vorhandenen überbreiten Spuren auf das tatsächlich erforderliche Maß reduziert werden. Die Verlagerung von Verkehr auf den Stadtring macht trotz etwas längerer Wege Sinn, weil dadurch in den Hauptkonfliktbereichen Grenzwertüberschreitungen vermieden werden können, ohne an anderer Stelle für Überschreitungen zu sorgen. Zudem bestehen hier geringere Betroffenheiten. Bei der Luftreinhalteplanung bzw. der Konzeption von Maßnahmen ist u. a. auch eine Abwägung hinsichtlich der Eingriffe in den Straßenverkehr vorzunehmen. Zufahrtsverbote sind im Detail zu begründen. Aktuell laufen hierzu seitens der Stadtverwaltung Untersuchungen zum Lkw-Transitverkehr.
2	Öffentlichkeitsveranstaltung 29.09.2011	LSA-Signalisierung Verkehrsverlagerung auf den Mittleren Ring Verkehrsprognose	- Was ist unter einem Verkehrsrechner zu verstehen? - Wäre es im Sinne der Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen nicht sinnvoll auf LSA zu verzichten? - Statt einer Verlagerung des Verkehrs auf den Mittleren Ring wäre zur Entlastung der Bahnhofstraße als erster Schritt eine nachhaltige Reduzierung der Verkehrsaufkommen oder die Schaffung einer richtigen Ortsumgehung angebracht gewesen. - Durch die neu entstandenen Verkehre sind wesentliche Neubelastungen (insbesondere nachts durch Lkw) für die Anwohner des Mittleren Ringes entstanden. - Wurden im Rahmen der Prognosen die zu erwartenden Bevölkerungsrückgänge berücksichtigt?	Mit diesem ist eine Zusammenführung und zentrale Steuerung der städtischen Lichtsignalanlagen (LSA) vorgesehen, um eine Koordinierung der Anlagen und einen kontinuierlicheren Verkehrsfluss zu ermöglichen. Die Effektivität der zentralen Steuerung wird erst nach Fertigstellung des Umbaus der Bahnhofstraße sowie nach der in Umsetzung befindlichen Einbindung weiterer LSA voll wirksam. Zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen an LSA (Anhalten + Anfahren) werden im Rahmen des Luftreinhalteplans (LRP) zwei Strategien verfolgt. Dort, wo auch zukünftig eine LSA-Regelung erforderlich ist, soll durch die zentrale Steuerung bzw. Koordinierung ein möglichst harmonischer Verkehrsfluss erreicht werden. An Kreuzungen, wo LSA nicht zwingend erforderlich sind, soll der Einsatz von Kreisverkehren priorisiert werden. Dies wird seitens der Stadtverwaltung bereits verfolgt. Im Sinne des Gesundheitsschutzes sowie gemäß der Vorgaben der EU-Luftqualitätsrichtlinien waren aufgrund der Luftschadstoffsituation in der Bahnhofstraße zwingend Maßnahmen zu ergreifen, die sicher für eine Unterschreitung der Grenzwerte sorgen. Ohne eine Reduzierung / Verlagerung von Teilen des Verkehrsaufkommens wäre dies nicht möglich gewesen. Hinsichtlich der Lkw-Transitverkehre wurde aktuell eine umfangreiche Verkehrsbefragung seitens der Stadtverwaltung durchgeführt, welche als Grundlage für die Erarbeitung von Maßnahmen zur Entlastung von unnötigen Durchgangsverkehren dienen soll. Die demographischen Entwicklungen sowie deren Auswirkungen auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung wurden im Rahmen des Luftreinhalteplans berücksichtigt.

Nr.	Bürger/ Institution	Straßenabschnitt / Grundproblem	Problem / Anregung / Hinweis	Abwägung
3	Pambor, Thomas 04.10.2011	Umweltzone	- Vorschlag für die Schaffung einer Umweltzone (nur grüne Plakette) innerhalb Nordring-Stadtring-Mittler Ring - damit kostengünstiger Ersatz für den Umbau der Bahnhofstraße - Ausbau des viel zu lang vernachlässigten Straßenbahnnetzes sollte endlich erfolgen	Die Einrichtung einer Umweltzone für den Innenstadtbereich wurde im Rahmen des LRP untersucht. Aufgrund der kontinuierlich zurückgehenden Wirkung (allgemeine Fahrzeugflottenentwicklung), des notwendigen administrativen Aufwandes sowie der Einhaltung der Grenzwerte mit dem konzipierten Maßnahmenbündel ist eine Umweltzone aktuell in Cottbus nicht erforderlich. Zudem ist es fraglich, ob die Minderungseffekte der Umweltzone als Alternative zum Umbau der Bahnhofstraße ausgereicht hätten. Zudem ergibt der Umbau der Bahnhofstraße weitere positive Effekte (Lärminderung, Verbesserung von Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität, etc.). Erhaltung u. Förderung des ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn sind Hauptmaßnahme des LRP.
4	Müller, Rüdiger 04.10.2011	Verbrennen von Gartenabfällen	- Überwachung der Luftqualität in Punkto Verunreinigung durch Verbrennen von Gartenabfällen	Dieser Aspekt ist nicht Gegenstand der Luftreinhalteplanung. Die Hinweise wurden an die zuständigen städtischen Behörden weitergeleitet.
5	Familie Lehmann 05.10.2011	Rote Ampeln Verschmälerung der Straßen	- größte Verunreinigung durch rote Ampeln - eine Grüne Welle sollte geschaffen werden - geplante Einschränkungen durch Inseln und Kreisverkehre sorgt für mehr Feinstaub, weil Fahrzeuge länger in der Stadt sind - Sanierung der Straße der Jugend (Breithaus) dringend erforderlich	Die Verstetigung des Verkehrsflusses u. a. durch die Schaffung von „Grünen Wellen“ ist ein Hauptanliegen der Luftreinhalteplanung. Zu einem harmonischen Verkehrsfluss tragen jedoch auch eine städtebauliche Dimensionierung der Verkehrsanlagen (Begrünung, Querungshilfen, etc.) und die Anlage von Kreisverkehren bei. Die Sanierung ist insbesondere im Sinne der Lärminderung als vordringlich einzuschätzen.
6	Schneider, Gottfried 06.10.2011	Lichtsignalanlagen	- Lichtsignalregelung ist offenbar nicht auf Sonntagsverkehr eingestellt - Es entstehen Wartezeiten obwohl kein Verkehr kommt. - Dies führt nicht zur Verstetigung des Verkehrsflusses bzw. zur Verringerung von Abgasen	Generelles Ziel ist eine möglichst gute LSA-Optimierung, um solche Situationen zu vermeiden. Gerade in Schwachlastzeiten ergeben sich für die Signalisierung jedoch Grenzen durch die generelle Art der Verkehrsregelung mittels LSA. Im Sinne der Reduzierung derartiger Behinderungen bzw. der Abgase ist daher u. a. die Umgestaltung von LSA zu Kreisverkehren eine wichtige Maßnahme des LRP.
7	Gengler, Romain 09.10.2011	Hinweise zu verschiedenen Straßenabschnitten	- Warum kein Tempo 30 nach Umbau der K-Marx-Str.? - Im Bereich der Verkehrsinseln in der Karl-Marx-Straße sollten Zebrastrifen markiert werden. - Zur Verbesserung der Rolle der Friedrich-Ebert-Straße als attraktive Verbindung für den nicht motorisierten Verkehr sollten die einzelnen Stellplätze aufgehoben werden. - westliche Anbindung an die Fuß- und Radwege aus der Konrad-Wachsmann-Allee schaffen - Durchgangsverkehr (außer ÖPNV) auf dem Altmarkt unterbinden - Schaffung vernünftiger Anschlüsse am Hauptbahnhof, insbesondere in den Abendstunden (z. B. Zwischentakt Hbf – Innenstadt) - Umsteigezeiten im Fernverkehr reduzieren - auf vernünftige Anbindung an den Flughafen achten	Hierbei handelt es sich um eine Vielzahl sehr konkreter Vorschläge zur Verbesserung der Bedingungen für den Umweltverbund, die deutlich tiefer greifen als es der Luftreinhalteplan als übergeordneter Rahmenplan kann. Eine Sperrung des Durchgangsverkehrs auf dem Altmarkt (außer ÖPNV, Taxi und Versorgung/Entsorgung) würde insbesondere dem Lärmschutz dienen. Alle Vorschläge können zur Reduzierung der Schadstoffmissionen beitragen und sind daher aus Sicht der Luftreinhalteplanung grundsätzlich positiv einzuschätzen. Eine genaue Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten ist jedoch im Detail durch die zuständigen städtischen Ämter erforderlich, an welche die Hinweise weitergeleitet wurden.

Nr.	Bürger/ Institution	Straßenabschnitt / Grundproblem	Problem / Anregung / Hinweis	Abwägung
8	Bialas, Wolfgang 10.10.2011	Anteil des Verkehrs	- Werden die Aussagen des Fraunhoferinstituts geteilt, dass an Autobahnen und hoch belasteten Straßen im innerstädtischen Bereich nur 6 bis 8 µg/m³ auf den Verkehr zurückzuführen sind? - Welche Maßnahmen werden zur Luftschadstoffminderung in der Thiemstraße zwischen Saarbrücker Straße und Bahnhoßbrücke empfohlen?	In Cottbus liegt der lokale Straßenbeitrag bei 8 µg/m³ in der K.-Marx-Straße und bei bis zu 11 µg/m³ in der Bahnhofstraße. Jedoch ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass auch die städtische sowie die regionale Hintergrundbelastung Emissionen aus dem Straßenverkehr enthalten. Besser als beim Feinstaub lassen sich die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Luftschadstoffsituation bei NO₂ erkennen. So sind die NO₂-Messwerte in der Bahnhofstraße mit 40 µg/m³ im Jahr 2010 mehr als doppelt so hoch wie im Bereich der städtischen Hintergrundmessstation in der Gartenstraße (18 µg/m³). Zur Reduzierung der Luftschadstoffmissionen in der Thiemstraße werden die gesamtstädtischen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes sowie die Veränderungen bezüglich der Fahrzeugflottenzusammensetzung beitragen.
9	Familie Rönnecke 10.10.2011	Begrünung	- Zunahme des Verkehrs auf dem Mittleren Ring (u. a. Lkw-Verkehr) zum TIP hat zu steigender Luft- und Lärmbelastung geführt - daher unbedingte Erhaltung / Weiterentwicklung der Kraut-Strauch-Baumschichten an den Standorten - westlich + östlich des Fehrower Weges - zwischen Amselweg und Fehrower Weg - südlich des E.-Heilmann-Weges - nördlich und südlich des Nordringes (u. a. am Kreisel) - beidseitige Baumreihenpflanzung entlang der Straßen und Wege auf dem TIP-Gelände - Baumstreifen auf der Westseite der Burger Chaussee - Die in der Bahnhofstraße geplante Säulenform der Bäume, verstärkt den Schluchtcharakter, trägt nicht zur Verminderung der Aufheizung bei (Schattenwurf) bei und wird nicht zum angestrebten Alleen-Fußgänger-Ambiente führen. - Deshalb sollten besser groß- und rundkronige Bäume zum Einsatz kommen.	Die Vorschläge zur Verdichtung der Begrünung sind grundsätzlich im Sinne der Luftreinhalteplanung. Entsprechende allgemeine Hinweise sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes. Da der Luftreinhalteplan lediglich einen übergeordneten Rahmenplan bildet, ist eine genaue Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten im Detail durch die zuständigen städtischen Ämter vorzunehmen, an welche die Hinweise weitergeleitet wurden. Bezüglich der Begrünung in der Bahnhofstraße ist prinzipiell ein Kompromiss zwischen den städtebaulichen Anforderungen (Raumwirkung) sowie den Auswirkungen auf die Durchlüftungsbedingungen (Luftschadstoffbelastungen) durch die Begrünung erforderlich.