

EKZ STADTPROMENADE

erstellt für:

EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH

Vorholzstraße 57

14656 Brieselang

Berlin,
05. Februar 2016

Verkehrliche Aussagen

(im Rahmen des B-Plans)



von

ETC Transport Consultants GmbH

Martin-Hoffmann-Str. 18

12435 Berlin

INHALT

0	AUFGABENSTELLUNG.....	5
1	ABSCHÄTZUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DEN RUHENDEN VERKEHR	6
1.1	ABGLEICH MIT DEM TEILRÄUMLICHEN VERKEHRSKONZEPT INNENSTADT UND DEM INTEGRIERTEN VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN – INVEPL 2011.....	6
1.2	AKTUELLE BEWERTUNG.....	7
1.3	EKZ STADTPROMENADE: VORGESEHENE STELLPLÄTZE FÜR PKW UND FAHRRÄDER.....	10
1.4	AUSWIRKUNGEN DES EKZ STADTPROMENADE AUF DIE STELLPLATZNACHFRAGE IM PH BLECHEN CARRÉ.....	10
1.4.1	Bisherige Nutzungsdaten im EKZ Blechen Carré.....	10
1.4.2	Abschätzung zusätzlicher Parkbedarf durch EKZ Stadtpromenade.....	14
1.4.3	Zu- und Abfahrten Parkhaus Blechen Carré	15
2	ABSCHÄTZUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DEN FLIEßENDEN VERKEHR.	18
3	AUSSAGEN ZUM VERKEHR INSGESAMT.....	23
3.1	WESENTLICHE KENNZIFFERN DER VERKEHRLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN	23
3.1.1	Bevölkerungsentwicklung	23
3.1.2	Motorisierungsentwicklung	25
3.1.3	Ergebnisse Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013	25
3.2	ÖPNV-VERKEHRSBEZIEHUNGEN AM EKZ STADTPROMENADE	27
3.3	RADVERKEHRS- UND FUßGÄNGERFÜHRUNG AM EKZ STADTPROMENADE.....	29
4	FAZIT	33
	LITERATURVERZEICHNIS	34

ABBILDUNGEN

Abbildung 1-1: Übersicht „Parken in Cottbus“ aus dem Webauftritt der Stadt Cottbus 2016	8
Abbildung 1-2: Verwarnungen Innenstadt 2014 und 2015	9
Abbildung 1-3: Frequenzeinspeisung im EKZ Blechen Carré	12
Abbildung 1-4: Unteres Parkdeck im EKZ Blechen Carré, Dienstag/Spitzenstunde	13
Abbildung 1-5: Freie Stellplätze auf dem oberen Parkdeck im EKZ Blechen Carré, Dienstag/Spitzenstunde	13
Abbildung 1-6: Einfahrt in das Parkhaus Blechen Carré mit Lieferzufahrt	15
Abbildung 1-7: Ausschnitt Signallageplan Karl-Liebknecht-Str. / Kaufhaus, Stadt Cottbus	17
Abbildung 2-1: Belastung 2020 (Nullfall) eines Durchschnittswerktags in Kfz/d – Teilausschnitt mit EKZ Stadtpromenade und Blechen Carré	18
Abbildung 2-2: Belastung 2020 (Nullfall) in der werktäglichen Spitzenstunde Kfz/h – Teilausschnitt mit EKZ Stadtpromenade und Blechen Carré	19
Abbildung 2-3: Belastung 2013 - Zählwerte in Kfz/Tag	20
Abbildung 2-4: Belastung 2013 - Zählwerte in der Frühspitzenstunde in Kfz/h	20
Abbildung 2-5: Belastung 2013 - Zählwerte in der Spätspitzenstunde in Kfz/h	21
Abbildung 2-6: Belastungsdifferenz Spitzenstunde Nullfall 2020 zu Zählwerten 2013 in der Spätspitzenstunde in Kfz/h	22
Abbildung 3-1: Verteilung der Altersgruppen in Cottbus	24
Abbildung 3-2: Motorisierungsentwicklung in Cottbus (Pkw/1000 EW)	25
Abbildung 3-3: Verkehrsmittelanteile – Stadt Cottbus Binnenverkehr (Eigen-Auswertung SrV)	26
Abbildung 3-4: Lage des EKZ Stadtpromenade im ÖPNV-Gesamtnetz Cottbus	28
Abbildung 3-5: Lage des EKZ Stadtpromenade zwischen den Haltestellen Stadtpromenade und Stadthalle	29
Abbildung 3-6: Radverkehr-Maßnahmen gemäß InVEPI 2011	30
Abbildung 3-7: Querschnitt Mischnutzung am EKZ Stadtpromenade / Engstelle	31
Abbildung 3-8: Fußwegführung und Radfahrerführung am EKZ Stadtpromenade	33

TABELLEN

Tabelle 1-1: Ist-Parknachfrage EKZ Blechen Carré 2016	13
Tabelle 1-2: Varianten zukünftige Parknachfrage EKZ Blechen Carré/Stadtpromenade in der Spitzenstunde	14
Tabelle 1-3: Abfertigungszeiten und Kapazitäten	16
Tabelle 3-1: Entwicklung Einwohnerzahl Cottbus gesamt und Mitte	23
Tabelle 3-2: Mittlere Reiseweite [km] im Binnenverkehr nach Verkehrsmittelgruppen in Cottbus	27
Tabelle 3-3: ÖV-Bedienung Haltestelle Stadtpromenade 09:00 – 18:00 Uhr	28

0 Aufgabenstellung

Für das geplante Bauvorhaben EKZ Stadtpromenade Cottbus (EKZ) sind im Rahmen des B-Plans Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen zu treffen.

Das EKZ war ursprünglich als die Erweiterung bzw. als 2. Bauabschnitt des im Jahr 2008 fertiggestellten Blechen Carrés vorgesehen und ist unter dieser Bezeichnung auch in den verkehrlich relevanten Planungsunterlagen (Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – InVEPI 2011¹,) enthalten.

Im Ergebnis des Grundsatzbeschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 28.10.2015 zu den weiteren städtebaulichen und funktionalen Zielen der Standortentwicklung entwickelt sich das EKZ Stadtpromenade unter Berücksichtigung aller Vorgaben als eigenständiges Shopping Center und nicht mehr als 2. Bauabschnitt des EKZ Blechen Carré.² Für dieses Vorhaben auf dem derzeit brach liegenden Grundstück an der Stadtpromenade ist ein B-Plan notwendig.

Dazu sind in Abstimmung mit der Stadt Cottbus die wesentlichen Inhalte benannt worden, die in der verkehrlichen Stellungnahme zu betrachten sind:

- Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr,
- Auswirkungen auf das Straßennetz und
- Aussagen zum Verkehr insgesamt.

Die Auswirkungen des Lieferverkehrs (Verträglichkeit der Lieferorte) und Immissionsbelastungen werden durch weitere Gutachter abgedeckt.

¹ Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020 – InVEPI –Integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit Maßnahmenplan; erstellt für die Stadt Cottbus / Chósebus, Neumarkt 5, 03046 Cottbus, erstellt durch: ETC Transport Consultants GmbH, Am Karlsbad 11, 10785 Berlin, September 2011

² Quelle: Gutachterliche Stellungnahme zur Kompatibilität des Einkaufszentrums „Stadtpromenade“ mit den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Cottbus, BBE Handelsberatung, 21. Januar 2016, für die Stadtverwaltung der Stadt Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung, S. 4

1 Abschätzung der Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr

1.1 Abgleich mit dem teilträumlichen Verkehrskonzept Innenstadt und dem Integrierten Verkehrsentwicklungsplan – InVEPI 2011

Grundsätzlich ist das Bauvorhaben des EKZ Stadtpromenade – ursprünglich als 2. BA des Carl-Blechen-Carrés (CBC) - bereits in den Arbeiten zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept „Innenstadt“³ 2007 sowie fortgeschrieben im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2020 – InVEPI –2011 enthalten und in den Verkehrsmengen der Verkehrsnetzprognosen berücksichtigt (Szenario Nachhaltigkeit).

Demnach ergaben sich für die verkehrliche Erschließung des CBC durch neue eigene Stellplätze und Reserven in der Süd-West-City (Cityparkhaus) sowie den hervorragenden ÖPNV-Anschluss keine Probleme, was aus heutiger Sicht bestätigt werden kann.

Während 2007 im Rahmen der Parkraumbilanzierung zum Teilräumlichen Verkehrskonzept Innenstadt noch auf weitere durchzuführende Maßnahmen zum ruhenden Verkehr verwiesen wurde, konnte 2011 in den Handlungsempfehlungen zum ruhenden Verkehr festgestellt werden:

„Die noch vor wenigen Jahren problematische Situation des Parkens im Untersuchungsraum hat sich durch die Umsetzung der diesbezüglichen Baumaßnahmen und die konsequente Neuregelung der Parkorganisation sowie durch die Einführung und die Anwendung der Stellplatzsatzung wesentlich zum Positiven verändert.

Zwar ist die Überlagerung der Ansprüche von Bewohnern, Beschäftigten, Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr damit nicht aufgehoben, aber zum einen haben sich die Kapazitäten insgesamt erheblich erhöht und den [...] prognostizierten Bedarf von ca. 5.500 Stellplätzen bereits erreicht, zum anderen werden durch die organisatorischen Maßnahmen einschließlich der Bewirtschaftungsmaßnahmen die Nachfrageströme kompromissfähig für alle Beteiligten reguliert.

- Grundsätzlich soll die bewährte Parkregelung in der erweiterten Altstadt beibehalten werden: Beibehaltung und Stärkung von Bewohnerparken, Zeitparken und konsequente Bewirtschaftung.
- Es besteht insgesamt kein Stellplatzdefizit – deshalb muss weiterer Neubau von Stellplätzen nur als Kompensation entsprechend der Stellplatzsatzung und für in Anspruch genommene Parkplätze sowie unter dem Ziel der Minimierung des Flächenverbrauchs erfolgen.
- Parkplätze auf Brachflächen können sukzessive abgebaut werden – die Auslastung der vorhandenen Parkhäuser und Parkplätze wird dadurch gefördert.
- [...]
- Für den Besucherverkehr mit PKW soll die Priorität noch stärker in der Nutzung der Parkhäuser liegen – vor Nutzung der Straßenkanten und Parkplätze im Bewohnerbereich.

³ Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teilräumliches Verkehrskonzept „Innenstadt“, Handlungsempfehlungen, 30.04.2007

- Die Parkleitroute ist Kern eines gesamtstädtischen Informationssystems. Die Anzeigen des Parkleitsystems müssen zuverlässig sein – laufende Kontrolle ist zu gewähren.“⁴

Das Parkraumangebot der Innenstadt beträgt gemäß InVEPI 2011 insgesamt 5.600 Stellplätze, davon 2.140 Stellplätze auf Parkplätzen, in Parkhäusern und Tiefgaragen⁵.

1.2 Aktuelle Bewertung

Trotz geringfügig gestiegener Einwohnerzahlen in der Innenstadt (dazu siehe unter Ziffer 3.1.1 Bevölkerungsentwicklung) gilt weiterhin, dass die durch die Stadt Cottbus sukzessive Realisierung und konsequente Umsetzung der Maßnahmen zum ruhenden Verkehr die Stellplatzstruktur in der Innenstadt der Nachfrage durch die Bewohner entsprechend der gegebenen räumlichen Möglichkeiten weitestgehend gerecht werden kann. Die wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen innerstädtischen Funktionen können erfüllt werden. Es ist eine weitgehend problemlose Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen gewährleistet.

Entlang der Parkleitroute bzw. des Altstadtrings können derzeit ca. 2.150 öffentliche Stellplätze in Parkhäusern und Tiefgaragen in der Innenstadt erreicht werden. Hinzu kommen Stellplätze auf Parkplätzen in Mischnutzung mit Anwohnerparkberechtigung wie z. B. in der Bahnhofstraße / Werner Straße mit 118 Stellplätzen, den Parkplätzen F.-L.-Jahnstraße mit 103 Stellplätzen und Oberkirchplatz mit 80 Stellplätzen und weitere Stellplätze in Mischnutzung mit Anwohnerparken innerhalb der festgelegten Parkzonen am Straßenrand sowie auf kleineren Parkplätzen.

Ergänzende Quelle hierzu (im Dokument nicht enthalten): aktuelle Kartendarstellung Verkehrskonzept Innenstadt - Ruhender Verkehr mit Planung Bewohnerparkzonen, Bearbeitungsstand: 12/2013, Stadtverwaltung Cottbus, Stadtplanung. Siehe dazu auch die aktuelle Übersicht in Abbildung 1-1.⁶

Sowohl längerfristige Auswertungen des Parkhauses im EKZ Blechen Carré als auch aktuelle Stichproben ergeben, dass gegenwärtig die Auslastung der Stellplätze an Tagen normaler Nachfrage insbesondere im Blechen Carré (aber auch in weiteren Parkhäusern und Tiefgaragen - PH/TG) große Reserven beinhaltet.

Die mit Anwohnerparkberechtigung in Mischnutzung betriebenen Stellplätze auf Parkplätzen und am Straßenrand sind erwartungsgemäß wesentlich stärker ausgelastet, eine Stichprobe ergab am Dienstag, d. 26.01.2016 auf dem Parkplatz Oberkirchplatz mit 80 Stellplätzen eine Auslastung von ca. 90%.

Jedoch gibt es auch an Samstagen noch Reserven, so z.B. auf dem Parkplatz Werner-/ Bahnhofstraße, wo von 118 Stellplätzen nur 37 belegt waren, davon 18 mit Anwohnerparkausweis⁷.

⁴ Quelle: InVEPI, S. 111 ff

⁵ Quelle: InVEPI 2001, S. 101

⁶ Quelle: <http://cottbus-tourismus.de/de/ankommen-und-bleiben/einkaufen-parken/parken-in-cottbus.html>, Stand 28.01.2016

Parken in Cottbus

In Cottbus haben Sie die Auswahl zwischen Parkhäusern, Parkplätzen und Tiefgaragen, z.B.:

City-Parkhaus August-Bebel-Straße 03046 Cottbus www.stadtwerke-cottbus.de 235 Stellplätze 24 Stunden geöffnet	Parkhaus am Neustädter Platz Neustädter Platz 03046 Cottbus www.gwc-cottbus.de 376 Stellplätze 24 Stunden geöffnet
Parkhaus Spreegalerie Karl-Marx-Straße 68 03044 Cottbus www.spreegalerie.de 630 Stellplätze 24 Stunden geöffnet	Parkhaus Blechen Carré Karl-Liebknecht-Straße 136 03046 Cottbus www.blechen-carre.de 465 Stellplätze 24 Stunden geöffnet
Parkhaus Galeria Kaufhof August-Bebel-Straße 2 03046 Cottbus 127 Stellplätze	Tiefgarage Schlosskirchplatz Neustädter Straße 12 03046 Cottbus 24 Stunden geöffnet 105 Stellplätze
Parkplatz Oberkirchplatz/ Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße 03046 Cottbus 24 Stunden geöffnet 210 Stellplätze	Parkplatz Berliner Platz (Hauptpost, gegenüber Cottbus Service) Parkplatz steht bis Ende 2015 nicht zur Verfügung Berliner Platz 03046 Cottbus 24 Stunden geöffnet 60 Stellplätze
Parkplatz Sandower Dreieck Stadtring/ Ecke W.-Brandt-Straße 03042 Cottbus 24 Stunden geöffnet 370 Pkw-Stellplätze und 48 Busplätze	Parkplatz am Tierpark Kiekebuscher Straße 03042 Cottbus 24 Stunden geöffnet 251 Pkw-Stellplätze und 21 Busplätze
Parkplatz Parzellenstraße/ Alte Chemiefabrik Parzellenstraße/ Stadtring Cottbus 03042 Cottbus 24 Stunden geöffnet 194 Stellplätze	

Abbildung 1-1: Übersicht „Parken in Cottbus“ aus dem Webauftritt der Stadt Cottbus 2016

⁷ Stichproben im Januar 2016 an mittleren Wochentagen (Di, Mi, Do) und samstags; besondere Bedingungen: Parkplatz am Postplatz seit 4.4.2015 wegen Baumaßnahmen nicht nutzbar;

Auslastung auf dem Parkplatz Werner-/ Bahnhofstraße Di, 19.01.2016, 15:30 Uhr: **50%**, Di, 26.01.2016, 13:00 Uhr: **62%**, Sa, 23.01.2016, 15:00 Uhr: **38%**

Auslastung im PH Galeria Kaufhof: Di, 26.01.2016, 14:30 Uhr obere Parkfläche **90%**, und TG: **30%**,

Auslastung Tiefgarage "Spreegalerie": Sa, 23.01.2016, 15:00 Uhr: **38%**; Mi, 20.01.2016, 11:00 Uhr: **79%**, Di, 26.01.2016, 11:30 Uhr: **31%**, Di, 26.01.2016, 14:30 Uhr: **29%**,

Auslastung Parkhaus Neustädter Platz: Sa, 23.01.2016, 15:00 Uhr: **33%**, Di, 26.01.2016, 14:30 Uhr: **81%**,

Auslastung City-Parkhaus (Stadtwerke): Sa, 23.01.2016, **15:00 Uhr: 44%**, Di, 26.01.2016, 11:30 Uhr: **91%**, 14:30 Uhr: **92%**, Mi, 27.01.2016, 14:30 Uhr: **56%**,

Auslastung Blechen Carré: Di, 26.01.2016, 11:30 Uhr: **56%**, 14:00 Uhr: **52%**

Der insgesamt aus der Nachfrage resultierende Parkdruck auf die TG/PH führt in der Regel nicht zur Vollausslastung bzw. Überlastung der Kapazitäten, ausgenommen sind nachrichtlich jedoch Tage besonders hoher Nachfrage wie Stadthallenveranstaltungen mit besonders hoher Attraktivität oder zum Stadtfest sowie zum Weihnachtsmarkt an den Wochenenden.

Ein Indiz dafür, dass die Gesamtbilanz für den ruhenden Verkehr weitgehend der Nachfrage entspricht, ist auch die rückläufige Entwicklung der Verwarnungen:

<u>Verwarnungen:</u>	<u>2014:</u>	<u>2015:</u>
Altmarkt	114	160
Am Turm + PPL	1.765	1.413
August-Bebel-Straße	650	600
Bahnhofstraße + PPL	2.241	2.085
Berliner Straße	1.000	1.800
Neumarkt	337	456
Marktstraße	244	221
Mauerstraße	777	798
Mühlenstraße	350	140
PPL Post	1.568	428 (nur bis zum 04.04.2015)
Spremlberger Straße	168	360
Stadtpromenade	643	572
Wernerstraße	700	500
Gesamtzahl	<u>10.557</u>	<u>9.533</u>

Abbildung 1-2: Verwarnungen Innenstadt 2014 und 2015

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass das eingeführte Konzept der Anwohnerparkzonen auch in den Mischparkflächen (Straßenrand, Parkplätze) mit Gebührenpflicht den wertvollen innerstädtischen ebenerdigen Parkraum vor allem für die Anwohner sichert, und lediglich für auf diesen Flächen freiwerdende Stellplätze die Bewirtschaftung für Besucherparken vorgesehen ist.

Dieses Prinzip hat sich sehr bewährt und ist unbedingt beizubehalten. Die konsequente Umsetzung der Stellplatzsatzung und die sehr gute Erschließung mit dem ÖPNV bieten die besten Voraussetzungen dafür, dass kostenfreies Parken für Besucher der Innenstadt nur an sehr ausgesuchten Stellen und mit zeitlicher Begrenzung vorzusehen ist.

1.3 EKZ Stadtpromenade: Vorgesehene Stellplätze für Pkw und Fahrräder

Ausgangsdaten EKZ:

- ca. A=7.300 m² Mietfläche für Handel, Dienstleistung und Gastronomie⁸
- ca. 31 Mieteinheiten
- ca. 80 Mitarbeiter

Aus der Nutzung resultierende erforderliche Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Cottbus, abgestimmt mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Cottbus⁹

- Pkw-Stellplätze: 135 Pkw-Stellplätze
- Fahrradstellplätze: 145 Stellplätze

Die Realisierung der Stellplätze ist wie folgt vorgesehen:

- Pkw-Stellplätze: 60 Stellplätze werden dinglich im Parkhaus des EKZ Blechen Carré gesichert, 75 Stellplätze werden nach Stellplatzsatzung finanziell abgelöst (Hintergrund: im Blechen Carré wurden im Jahr 2008 mehr Stellplätze realisiert als nach Stellplatzsatzung notwendig gewesen waren; dies auch schon im Vorblick auf die eventuelle Realisierung des 2. BA. Dieser Fakt sowie die bisherige Nachfrageentwicklung ermöglichen die anteilige Nutzung der Stellplätze für die Abdeckung des durch das EKZ Stadtpromenade induzierten Bedarfs)
- Fahrradstellplätze: zunächst werden Aufstellflächen für 80 Stellplätze vorgesehen; unter Berücksichtigung der Nutzungsintensität dieser in der ersten Stufe realisierten Fahrradstellplätze wird in Abstimmung mit der Stadt Cottbus ggf. über die Umsetzung weiterer Stellplätze entschieden (Hintergrund: die Nachfrage an den bisher für das Blechen Carré realisierten Fahrradabstellanlagen entspricht vor allem an der Südseite nicht der vollen Kapazitätsauslastung, es sind Nutzungsreserven vorhanden).

1.4 Auswirkungen des EKZ Stadtpromenade auf die Stellplatznachfrage im PH Blechen Carré

1.4.1 Bisherige Nutzungsdaten im EKZ Blechen Carré

Durch die vorgesehene Nutzung im EKZ Stadtpromenade wird eine Parkraumnachfrage induziert, die vor allem in den beiden vorhandenen Parkdecks des Blechen Carré abgedeckt werden soll. Dazu ste-

⁸ Quelle: EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH, Planungsstand 18.12.2015

⁹ Quelle: EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH, Stand Januar 2016

hen sowohl die 60 Stellplätze zur Verfügung, die dort gemäß Stellplatzsatzung dinglich gesichert werden, als auch die Mitnutzung der weiteren 353 Stellplätze.¹⁰

Die fußläufige Verbindung aus den in den obersten zwei Etagen gelegenen Parkdecks ist über das nördliche Treppenhaus mit Aufzügen und Treppen so angeordnet, dass das EKZ Stadtpromenade im Erdgeschoss direkt durch die Querung des Fußgängerbereiches der Stadtpromenade erreicht werden kann.

Gegenwärtig sind bei der Nutzung im Blechen Carré (mit einer voll ausgelasteten Mietfläche von ca. 20.800 m²) folgende Daten zur Parknachfrage verfügbar¹¹:

- Im Mittel 735 Pkw-Zufahrten zwischen 09:00 Uhr und 21:00 Uhr, entspricht ca. 64 Pkw/h,
- Auslastung in der Spitzenstunde (13:00 – 14:00 Uhr) ca. 62%,
- Dauermieter: 47 (davon 35 Mitarbeiter-Stellplätze bei derzeit 155 Mitarbeitern),
- Durchschnittliche Verweildauer ca. 3 h,
- Kfz-Herkunft: 64% CB (Cottbus), 21% Umland (OSL, LDS, SPN, Guben, Forst), 10% weitere Städte (Bautzen, Frankfurt/O., Senftenberg, Hoyerswerda, DD), weitere aus Polen,
- Es gibt keine nennenswerten Beeinträchtigungen zu Spitzenzeiten, die Ein- und Ausfahrt funktioniert auch bei Vollbesetzung problemlos, auch in Verbindung mit der Lichtsignalanlage (LSA),
- Parkhausbetreiber: Bilfinger Parking GmbH / Park One aus München.

Der nachstehenden Abbildung 1-3: Frequenzeinspeisung im EKZ Blechen Carré aus dem GfK-Gutachten zur Standort- und Marktanalyse vom 21. Mai 2013 ist zu entnehmen, dass über die Parkhaus Zu- und Abgänge von den Parkdecks ein Anteil von 15,8 % der Kundenzugänge festgestellt wurde (Erhebung 2012).

Das lässt den Schluss zu, dass ein relativ geringer Anteil der Kunden mit dem Pkw anreist, selbst unter der Annahme, dass auch aus der Galeria Kaufhof über den Direktzugang (17%) anteilig Kunden aus dem benachbarten Parkhaus hinzukommen oder auch aus den weiter entfernt liegenden Parkmöglichkeiten, die sich alle im fußläufigen Entfernungsbereich befinden.

¹⁰ Insgesamt beträgt die Kapazität der beiden Parkdecks im Blechen-Carré 460 Stellplätze, davon sind 47 Dauervermietet

¹¹ Quelle: Daten zur Verfügung gestellt durch EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH

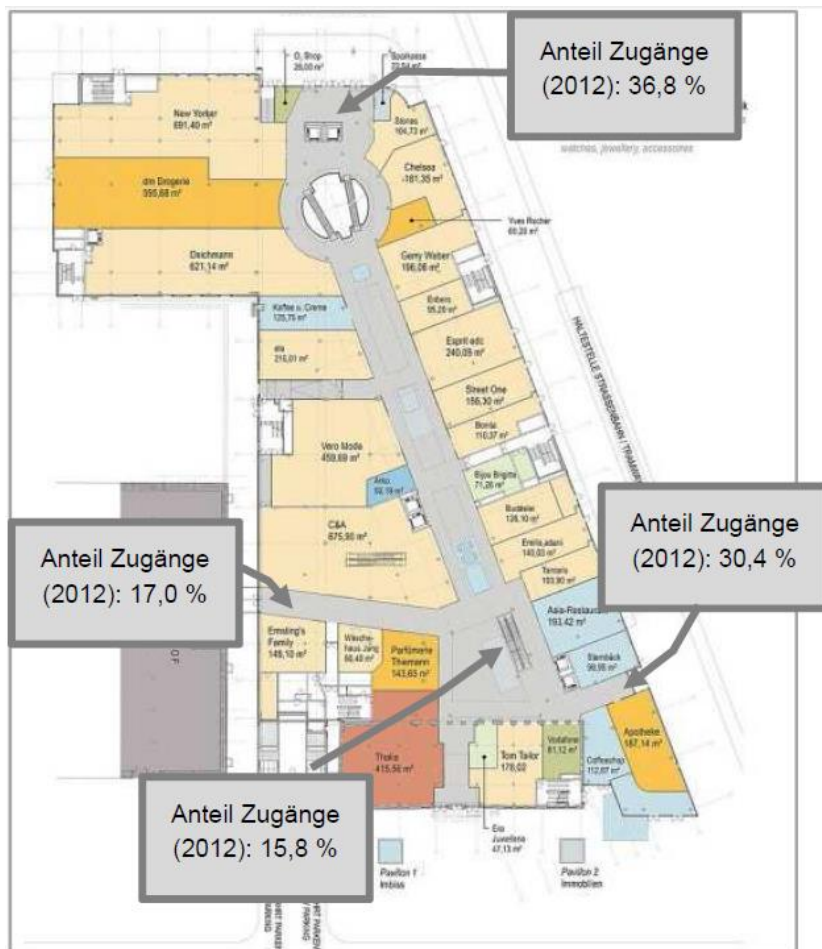


Abbildung 1-3: Frequenzeinspeisung im EKZ Blechen Carré

Aufgrund der sehr gut an den ÖPNV angebotenen Lage und der direkt an die Fußgängerbereiche der Altstadt/Spremberger Straße angrenzende Situation sowie der guten Fahrraderreichbarkeit wird eingeschätzt, dass der Pkw als Anreiseverkehrsmittel für die Kunden des Blechen Carrés eine nachrangige Rolle spielt (dazu liegen jedoch keine Erhebungen/Kundenbefragungen vor). Die Überwiegende Mehrheit der Kunden (30%) nutzt die Zugänge, die dem den ÖPNV (Bus, Straßenbahn) zugeordnet werden können oder kommt über die Fußgängerbereiche aus der Stadtpromenade - Am Stadtbrunnen / Spremberger Straße (37%).

Von den zur Verfügung stehenden Grunddaten ausgehend (Tagesganglinien stehen nicht zur Verfügung), werden gegenwärtig in der Spitzenstunde (13:00 bis 14:00 Uhr) 286 Stellplätze / 62 % belegt. Dazu siehe Tabelle 1-1: Ist-Parknachfrage EKZ Blechen Carré 2016.

Eine durch den Gutachter durchgeführte Stichprobenzählung am Dienstag, d. 26.01.2016 ergab folgende Werte: 11:30 Uhr: 258 Stellplätze belegt, 14:30 Uhr: 240 Stellplätze belegt.

Parkdecks Bleichen Carré	Angaben EKZ Bleichen Carré/ Park- hausbetreiber	1. Stichprobe	2. Stichprobe
	Maximum	26.01.16 11:30 Uhr	26.01.16 14:00 Uhr
Kapazität	460	460	460
Auslastung [%]	62	56	52
Besetzte Plätze	286	258	240
Freie Plätze	174	202	220

Tabelle 1-1: Ist-Parknachfrage EKZ Bleichen Carré 2016



Abbildung 1-4: Unteres Parkdeck im EKZ Bleichen Carré, Dienstag/Spitzenstunde



Abbildung 1-5: Freie Stellplätze auf dem oberen Parkdeck im EKZ Bleichen Carré, Dienstag/Spitzenstunde

1.4.2 Abschätzung zusätzlicher Parkbedarf durch EKZ Stadtpromenade

Die Abschätzung des zusätzlichen Parkbedarfs durch die EKZ Stadtpromenade erfolgt in zwei Varianten:

Variante A – proportionale Stellplatznachfrage beim EKZ Stadtpromenade

Davon ausgehend, dass durch die Nutzungen auf der Mietfläche des EKZ Stadtpromenade von 7.300 m² eine proportional gleichhohe Parknachfrage induziert wird, wäre zusätzlich eine Nachfrage von 101 Pkw in der Spitzenstunde zu erwarten. In der Summe werden in der Spitzenstunde ca. 387 Stellplätze durch beide EKZ belegt sein. Unter diesen Voraussetzungen sind in der Spitzenstunde Reserven von 73 Stellplätzen vorhanden, damit ist eine Auslastung von 84% erreicht.

Variante B – gesteigerte Gesamtnachfrage EKZ Stadtpromenade und EKZ Blechen Carré

Unter Voraussetzung einer größeren induzierten Nachfrage aufgrund einer Erhöhung der Anziehungskraft beider EKZ - Blechen Carré und Stadtpromenade gemeinsam („kritische Masse“¹²) kann bei einem angenommenen Zuschlag von 10% eine Nachfrage von insgesamt 426 abgedeckt werden. Damit wäre eine Auslastung von 93 % erreicht.

Eine Vollausslastung bzw. ein Überlaufen der angebotenen Kapazität würde etwa ab einer um 20% zusätzlich/überproportional erhöhten Nachfrage erfolgen.

Parkdecks Blechen Carré	Ist-Nachfrage EKZ Blechen Carré (20.800 qm) Spitzenstunde	Nachfrage EKZ Stadtpromenade (7.300 qm) Spitzenstunde	Summe (Variante A- proportional)	Summe (Variante B- gesteigert) (10% für beide EKZ)
Stellplätze	286	101	387	426
Freie Plätze	174	360	73	34
Kapazität	460	460	460	460
Auslastung [%]	62	22	84	93

Tabelle 1-2: Varianten zukünftige Parknachfrage EKZ Blechen Carré/Stadtpromenade in der Spitzenstunde

Der Gutachter schätzt ein, dass die Variante A mit einer proportionalen Entwicklung der Stellplatznachfrage die wahrscheinlichere Variante ist. Dies begründet sich durch die sehr gute ÖPNV- Erreichbarkeit aus nahezu dem gesamten Stadtgebiet von Cottbus über die ÖPNV-Knoten Stadtpromenade und die Karl-Liebnecht-Straße sowie aus den die Kennziffern zur Verkehrsentwicklung aus den SrV-

¹² Quelle: Standort- und Marktanalyse Blechen Carré Cottbus, GfK GeoMarketing GmbH, 21. Mai 2013, S.20

Daten 2013¹³ (Modal Split – Verschiebung zugunsten des Umweltverbundes, kürzere Fußweglängen usw.). Dazu siehe auch unter Ziffer 3 Aussagen zum Verkehr insgesamt.

1.4.3 Zu- und Abfahrten Parkhaus Blechen Carré

- Ein- und Ausfahrt Karl-Liebknecht-Str. 136, 03046 Cottbus
- Öffnungszeiten 24 h



Abbildung 1-6: Einfahrt in das Parkhaus Blechen Carré mit Lieferzufahrt

Die direkte Erschließung vom Innenstadtring mit dem dynamischen Parkleitsystem aus ermöglicht sehr kurze An- und Abfahrtfahrwege ohne die Befahrung sensibler Nutzungsflächen und Quartierinnenräume, ohne die Querung von Hauptfußgängerströmen oder Radfahrtrouten.

Eine möglichst kurze und Umweg freie Führung des Parksuchverkehrs aus beiden Fahrtrichtungen ist auch für den gering einzuschätzenden Fall gegeben, in dem die Leistungsfähigkeit des PH Blechen Carré tatsächlich einmal erschöpft sein sollte.

Sowohl die verkehrliche Anbindung mit der LSA-gesteuerten Ein- und Ausfahrt zur Karl-Liebknecht-Straße als auch das eingesetzte Abfertigungssystem können grundsätzlich einen störungsfreien Verkehrsfluss auch bei einer Volllastung gewährleisten (Dazu siehe auch Abbildung 1-7: Ausschnitt Signallageplan Karl-Liebknecht-Str. / Kaufhaus, Stadt Cottbus, Seite 17).

¹³ Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013, Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – Städtevergleich“, TU Dresden, Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Stand 26.06.2015

Die Dimensionierung der Zu- und Abfahrt erfolgte bereits im Jahr 2008 unter dem Gesichtspunkt der Auslastung für die Gesamtstellplatzzahl von 460 Stellplätzen. Die Belastung für das Straßenverkehrsnetz wurde bereits im Teilräumlichen Entwicklungskonzept sowie im InVEPI 2011 berücksichtigt (Dazu siehe auch Auswirkungen auf den fließenden Verkehr unter Ziffer 2 Abschätzung der Auswirkung auf dem fließenden Verkehr).

Abfertigungszeiten und Kapazität an den Abfertigungssystemen

Das Abfertigungssystem an der Ausfahrt im Parkhaus (Kontrollmedium Magnetseitenstreifenticket) benötigt einen Zeitaufwand von 14,0 Sekunden bei Folgefahrzeugen und ermöglicht insgesamt eine Ausfahrtsleistung von bis zu 250 Pkw je Stunde. Dies entspricht der spezifischen maßgebenden Belastung (Bemessungsverkehrsstärke) von Anlagen des ruhenden Verkehrs (gemäß Richtwerttabelle K-1 EAR 2005/2012).¹⁴

Kontrollmedium Magnetseitenstreifenticket			
	Abfertigungszeit [s]		Kapazität [Pkw/h]
	Einzelfahrzeuge	Folgefahrzeuge	
Einfahrt	13,3	12,3	290
Ausfahrt	15,2	14,0	250

Tabelle 1-3: Abfertigungszeiten und Kapazitäten

Gemäß den vorliegenden Unterlagen zum LSA-Festzeitprogramm können pro Stunde technisch maximal 400 Fahrzeuge aus dem Parkhaus abfließen, ohne eine Vorzögerung / Stau zu verursachen. Das ist mehr, als die Kapazität des Abfertigungssystems maximal zulässt. Das bedeutet, dass aus Belastungsgründen nicht mit einer Störung beim Abfluss in den fließenden Verkehr zu rechnen ist.

¹⁴ Quelle: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 2005, korrigierter Nachdruck 2012, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), FGSV 283, Köln

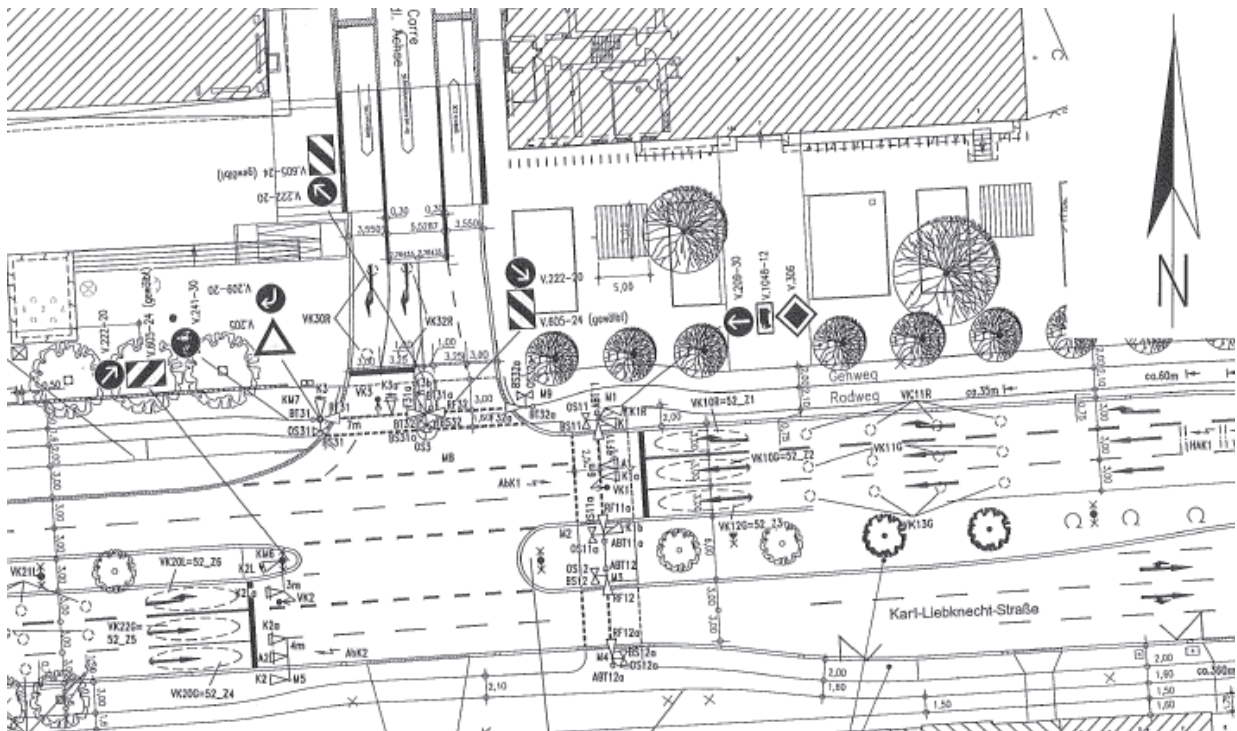


Abbildung 1-7: Ausschnitt Signallageplan Karl-Liebknecht-Str. / Kaufhaus, Stadt Cottbus¹⁵

¹⁵ Quelle: Stadt Cottbus, Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen, Fachbereich Stadtentwicklung, Servicebereich Technische Infrastrukturplanung, Endzustand Planung B, 19.10.2011

2 Abschätzung der Auswirkungen auf den fließenden Verkehr

Die Grundlage für die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen bildet das im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2020 - InVEPI beschriebene Netzmodell und die Strukturdaten:

- Netzmodell für den Prognose-Nullfall 2020, Szenario Nachhaltigkeit unter Berücksichtigung der geplanten Baumaßnahmen und
- die für die Verkehrszellen prognostizierten Strukturdaten wie Entwicklungen
 - der Einwohnerzahl,
 - der Motorisierung,
 - des Pendlerverhaltens,
 - des Modal Splits (Nutzung der Verkehrsmittel).

Aus den im InVEPI dokumentierten Ergebnissen zu den verkehrsplanerischen Berechnungen der werktäglichen Belastungen des Straßennetzes (in Kfz/Tag) für das Prognosejahr 2020 für den Nullfall wird ein Teilbereich ausgewählt. In diesem Ausschnitt in Abbildung 2-1 ist das relevante Straßennetz um das Einkaufscenter Blechen Carré (mit Karl-Liebnecht-Straße, Bahnhofstraße, Berliner Straße) abgebildet.

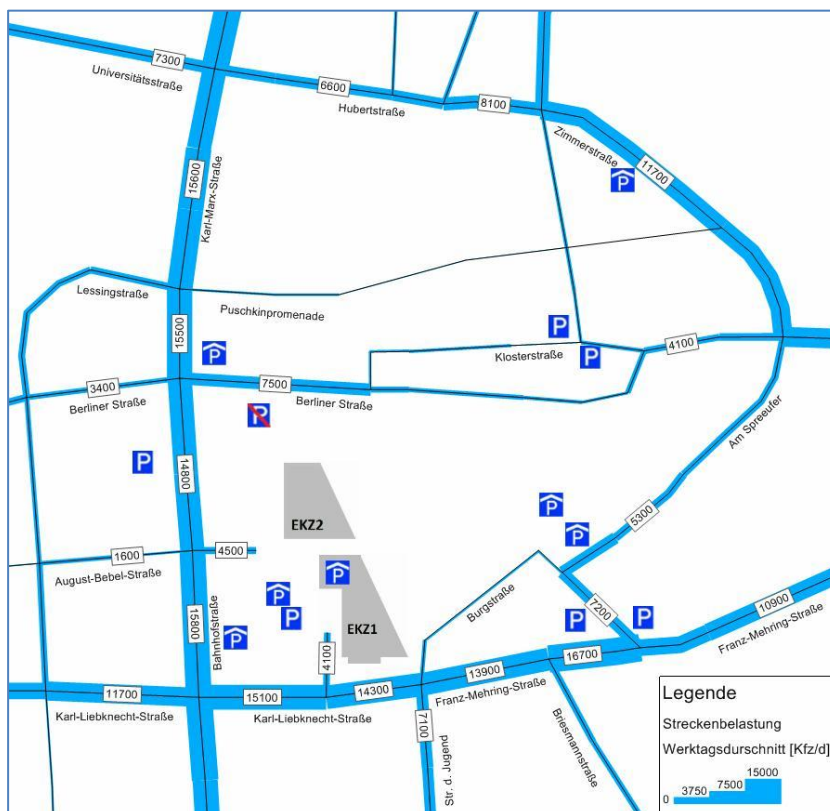


Abbildung 2-1: Belastung 2020 (Nullfall) eines Durchschnittswerktags in Kfz/d - Teilausschnitt mit EKZ Stadtpromenade und Blechen Carré

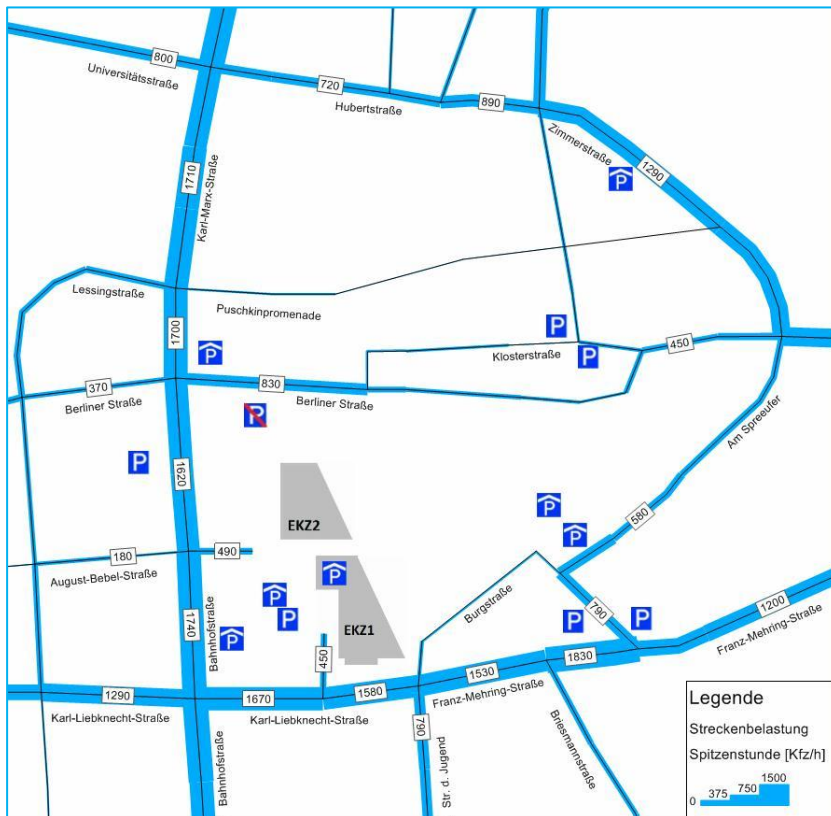


Abbildung 2-2: Belastung 2020 (Nullfall) in der werktäglichen Spitzenstunde Kfz/h - Teilausschnitt mit EKZ Stadtpromenade und Blechen Carré

Bei einem zugrunde gelegten Anteil von 11 % (s. SrV 2013) für die Spitzenstunde ergibt sich die in der Abbildung 2-2 dargestellte Belastung des Straßennetzes.

Von der Stadt Cottbus wurden Zählwerte aus dem Jahr 2013 für die vier folgenden Knotenpunkte (KP) zur Verfügung gestellt:

- | | | |
|---|------------------------|-------------|
| (1) KP K.-Marx-Str./ Berliner Str./ Bahnhofstr. | (Zählung am Dienstag | 17.09.2013) |
| (2) KP Bahnhofstr./ A.-Bebel-Str. | (Zählung am Mittwoch | 18.09.2013) |
| (3) KP K.-Liebknecht-Str./ Bahnhofstr. | (Zählung am Donnerstag | 19.09.2013) |
| (4) KP K.-Liebknecht-Str./ F.-Mehring-Str./
Str. d. Jugend/ Spremberger Str. | (Zählung am Dienstag | 24.09.2013) |

Die erhobenen Zählwerte werden grafisch in den folgenden Abbildungen wie erfasst dargestellt.

Trennstriche in den Querschnitten weisen darauf hin, dass diese Zählungen an verschiedenen Tagen durchgeführt wurden. (Auf eine Glättung auf einen Durchschnittstag wurde an dieser Stelle verzichtet). Weitere Zählwerte wurden für jeweils eine Stunde für die Frühspitze in Kfz/h im Stundenbereich von 07:00 – 09:15 Uhr ausgewiesen. Grafisch dargestellt werden diese in der Abbildung 2-4.



Abbildung 2-3: Belastung 2013 - Zählwerte in Kfz/Tag

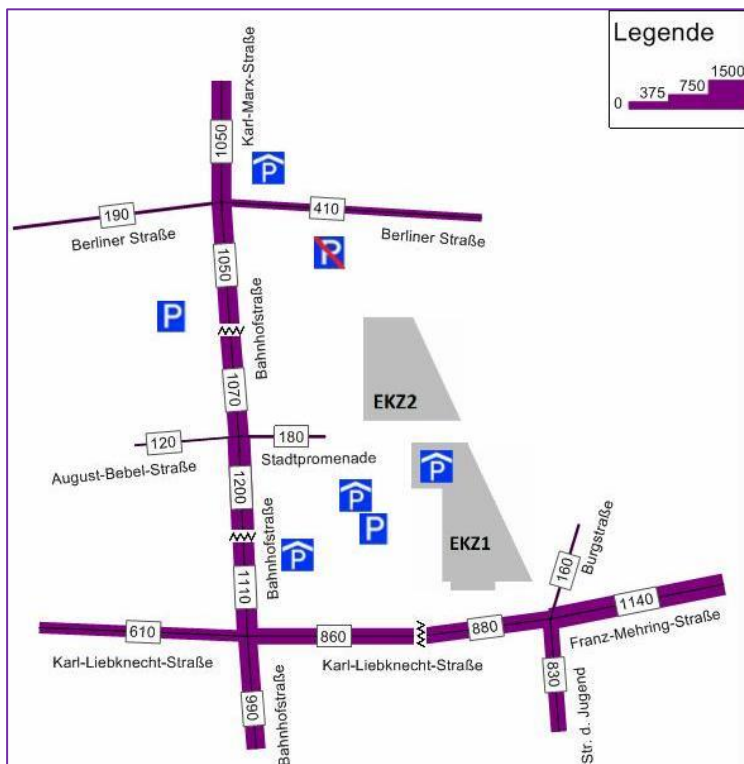


Abbildung 2-4: Belastung 2013 - Zählwerte in der Frühspitzenstunde in Kfz/h

Für die Nachmittagsspitze im Stundenbereich von 15:30 – 17:30 Uhr ergeben sich folgende Werte, die der Abbildung 2-5 zu entnehmen sind:

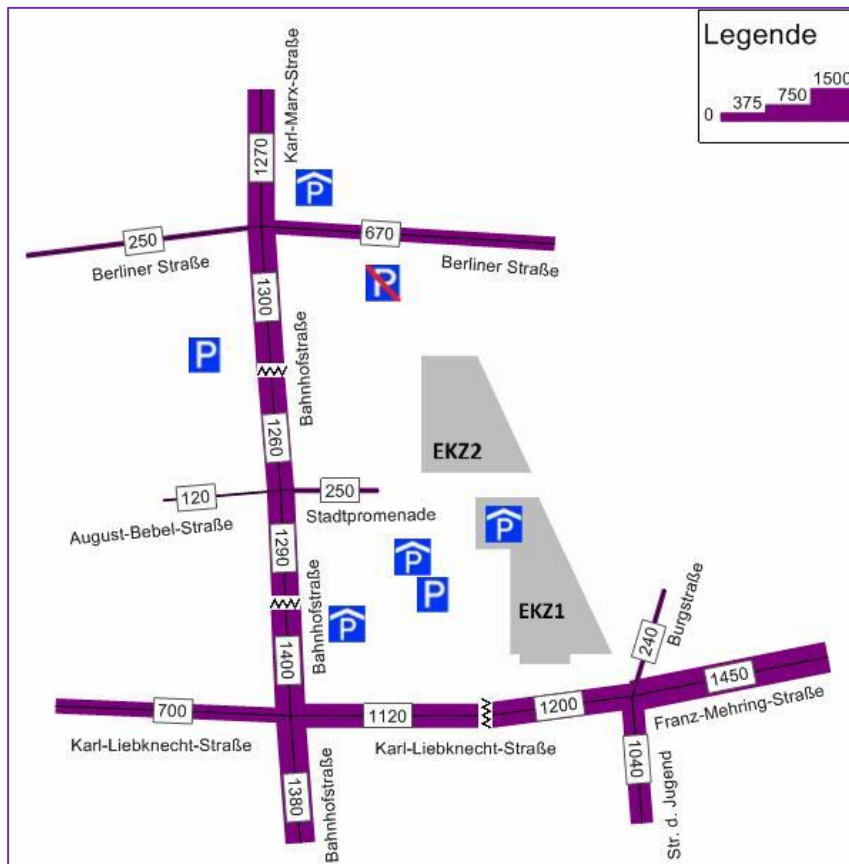


Abbildung 2-5: Belastung 2013 - Zählwerte in der Spätspitzenstunde in Kfz/h

Für die Ein- und Ausfahrten zum Parkhaus im Blechen Carré liegen keine Ergebnisse aus Zählungen vor.

Bei der zeitlichen Auswertung der Auslastung des Parkhauses im Einkaufszentrum Blechen-Carré wurde eine nachmittägliche Spitzenstunde ausgewiesen. Aus diesem Grunde konzentrieren sich die weiteren Betrachtungen auf diesen Zeitraum.

Im Vergleich mit den für die Prognose ermittelten Belastungswerten und den Zählergebnissen aus dem Jahr 2013 ergibt sich das folgende Bild gemäß Abbildung 2-6: Belastungsdifferenz Spitzenstunde Nullfall 2020 zu Zählwerten 2013 in der Spätspitzenstunde in Kfz/h.

Aus der Darstellung in Abbildung 2-6 ist erkennbar, dass gegenwärtig im Straßennetz um das EKZ Blechen Carré (EKZ1) keine Engpässe zu verzeichnen sind. Momentan ist das Parkhaus im Einkaufszentrum EKZ1 während der Spitzenstunde, die im Zeitbereich von 13:00-14:00 Uhr liegt, bis zu 2/3 ausgelastet. Zudem überlagern sich die Zeiten des verstärkten Aufkommens (mit ggf. zusätzlichem Parksuchverkehr am Einkaufszentrum) nicht mit den Spitzenzeiten des späten Nachmittagsverkehrs im Straßennetz.

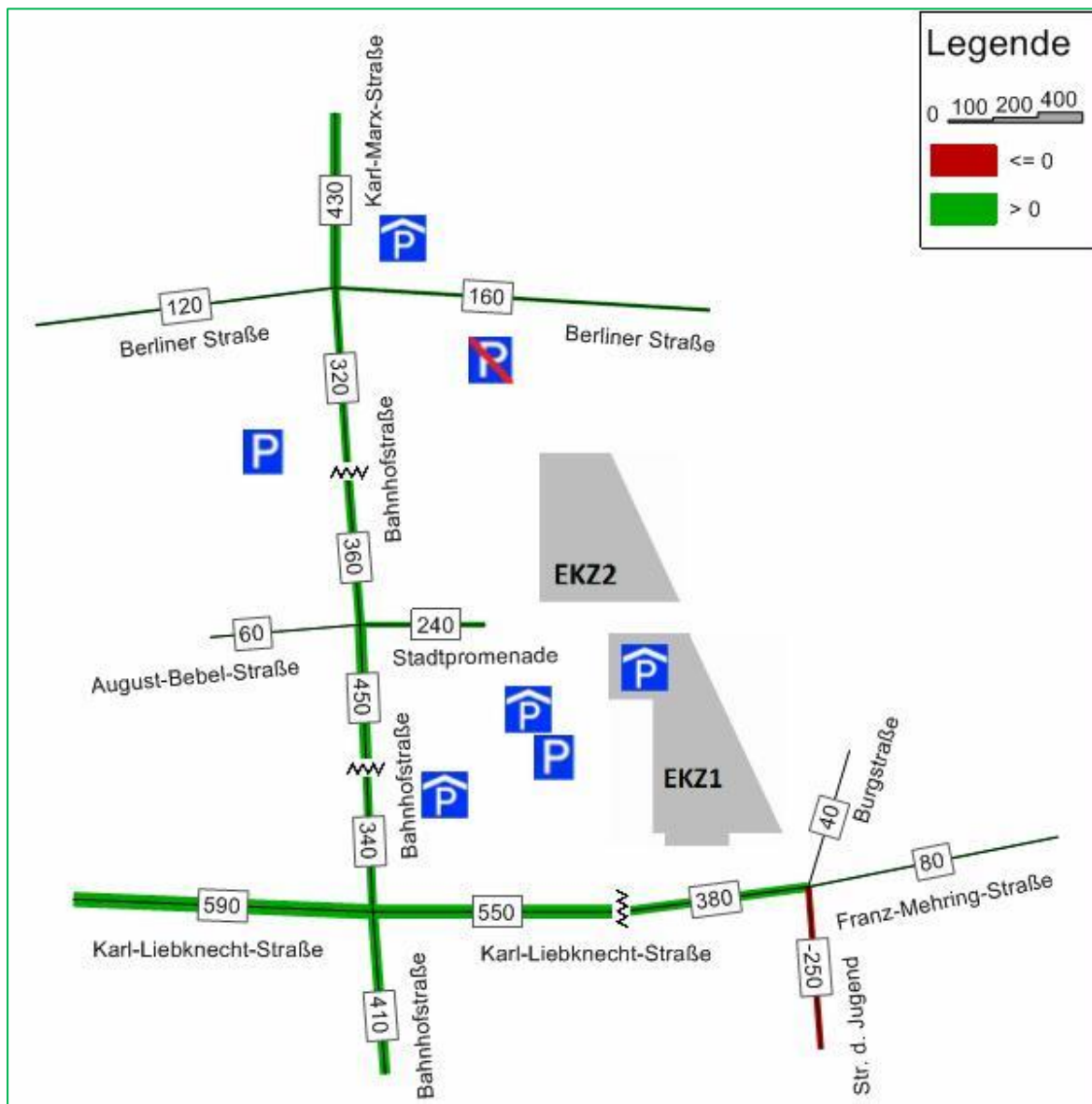


Abbildung 2-6: Belastungsdifferenz Spitzenstunde Nullfall 2020 zu Zählwerten 2013 in der Spätspitzenstunde in Kfz/h

Das dynamische Parkleitsystem ermöglicht ggf. bei seltenen Überlastungsfällen eine direkte Weiterleitung des Parksuchverkehrs entlang des bestehenden und aufnahmefähigen Straßennetzes in die weiteren zur Verfügung stehenden Parkierungseinrichtungen.

Auch bei einer zukünftigen höheren Auslastung des Parkhauses zu Spitzenzeiten (bis zu 100%) sind keinen wesentlichen negativen Auswirkungen auf den fließenden Verkehr im Sinn von kapazitiven Engpässen zu erwarten.

3 Aussagen zum Verkehr insgesamt

Für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der EKZ Stadtpromenade sind neben den oben genannten Auswirkungen auf den fließenden Verkehr und ruhenden Verkehr auch andere Verkehrsmittelnutzungen zu betrachten. Dazu zählen sowohl die Verbindungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als die auch Radverkehrs- und Fußgängerführung an dem EKZ Stadtpromenade. Die Entwicklung der wesentlichen Kennziffern der verkehrlichen Rahmenbedingungen wird berücksichtigt.

3.1 Wesentliche Kennziffern der verkehrlichen Rahmenbedingungen

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist abhängig von der strukturellen Entwicklung eines Verkehrsraumes. Im Folgenden werden die wichtigsten Rahmenbedingungen wie Bevölkerungsentwicklung, Motorisierungsgrad sowie die Ergebnisse der SrV 2013 diskutiert und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Parkplatznachfrage gezogen.

3.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Mit Stand vom 31.12.2015 beträgt die Einwohnerzahl von Cottbus insgesamt 99.519 EW. Davon leben im Ortsteil Mitte ca. 10% der Einwohner der Gesamtstadt, mit geringfügiger Zunahme, wie in Tabelle 3-1: Entwicklung Einwohnerzahl Cottbus gesamt und Mitte abzulesen ist.

Einwohnerzahl ¹⁶ jeweils zum 31.12.	Cottbus gesamt	Entwicklung in %	Mitte	Anteil Mitte / Gesamtstadt in%
2015	99.519	100,2	9.913	10,0
2014	99.284	99,8	9.699	9,8
2013	99.448	99,6	9.419	9,5
2012	99.818	100	9.284	9,3

Tabelle 3-1: Entwicklung Einwohnerzahl Cottbus gesamt und Mitte

Die Einwohnerentwicklung von 2012 bis 2015 lässt sich anhand der längerfristigen Prognosen aus der neusten Bevölkerungsvorausberechnung Cottbus bis zum Jahr 2035 von 2014 einordnen: langfristig wird es in Cottbus nicht wesentlichem Einwohnerzuwachs kommen. Die Verteilung innerhalb von Cottbus Stadt führt jedoch zu einer - wenn auch geringen - Stärkung der Innenstadt, deren Vorteil jedoch sehr hoch einzuschätzen ist. Die Stärkung mit Wohnbevölkerung führt auch dazu, die Wege

¹⁶ Quelle: Angaben der Stadt Cottbus, Stadtverwaltung, Statistik und Wahlen

kürzer werden zulassen, den Fußgänger- und Radverkehrsanteil zu erhöhen sowie den ÖPNV mehr zu nutzen, der Umweltverbund wird insgesamt gestärkt, was sich bereits in den Modal-Split-Ergebnissen wiederfindet.

Für das EKZ Stadtpromenade lässt sich daraus die Schlussfolgerung ziehen, dass besonders die günstige Lage zwischen zwei ÖPNV-Knoten, davon einer direkt am südlichen Zugang sowie die sehr gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß dem Bedarf und den Zielstellungen der Stadtentwicklung von Cottbus entsprechen.

Hinzu kommt, dass gerade die älteren Altersgruppen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verstärkt nutzen werden; die Verschiebung zugunsten des Fußgängeranteils zulasten von Pkw und Fahrrad macht dies bereits deutlich. Dazu siehe auch Abbildung 3-1: Verteilung der Altersgruppen in Cottbus¹⁷ und Abbildung 3-3: Verkehrsmittelanteile – Stadt Cottbus Binnenverkehr (Eigen-Auswertung SrV).

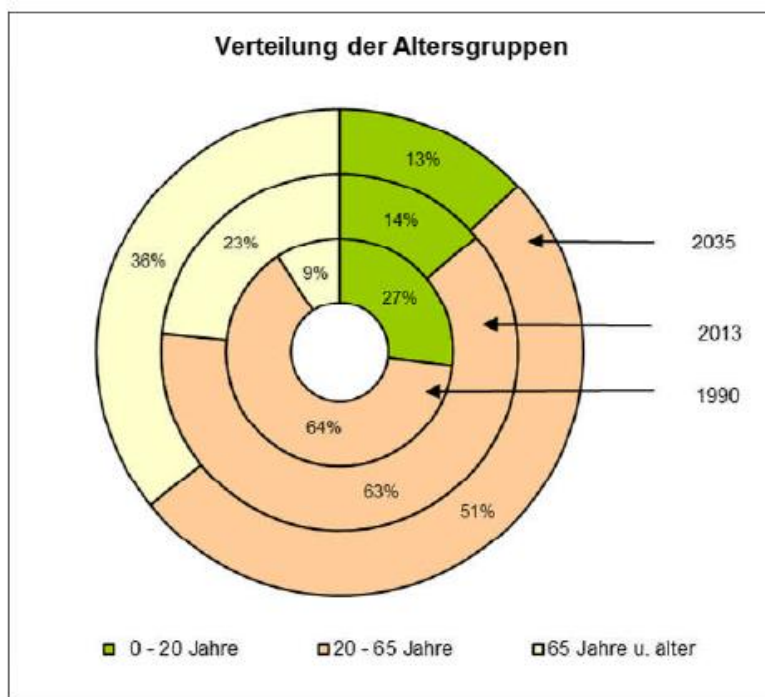


Abbildung 3-1: Verteilung der Altersgruppen in Cottbus

¹⁷ Quelle: Bevölkerungsvorausberechnung Cottbus bis zum Jahr 2035, Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Bürgerservice, Statistikstelle, Oktober 2014

3.1.2 Motorisierungsentwicklung

Zum Ende des Jahres 2014 waren in Cottbus 48.162 Pkw zugelassen¹⁸ (Stand 31.12.2013). Die Motorisierung hat den Wert von 485 Pkw/1.000 Einwohner erreicht. Die Zuwächse der letzten Jahren erfolgten weiterhin moderat (Die etwas stärkere Zunahme im Jahr 2004 ist auf die erfolgten Eingemeindungen von Gallinchen, Groß Gaglow und Kiekebusch zurück zu führen). Es wird aus heutiger Sicht weiterhin damit gerechnet, dass die Motorisierung im Jahr 2020 auf den Wert 500 Pkw/1.000 Einwohner ansteigen wird bei gleich bleibenden bzw. sich verringern Fahrleistungen aufgrund der steigenden Kosten im MIV – dies verdeutlichen auch die Ergebnisse des SrV 2013 zu den Verkehrsmittanteilen / Modal Split, dazu siehe unter Ziffer 3.1.3 Ergebnisse

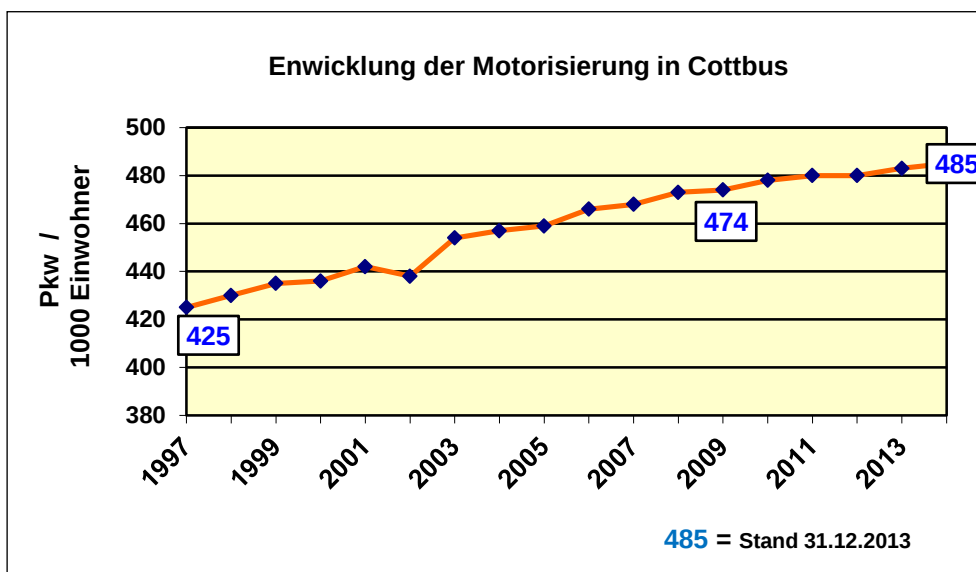


Abbildung 3-2: Motorisierungsentwicklung in Cottbus (Pkw/1000 EW)

3.1.3 Ergebnisse Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013

Eine wesentliche Grundlage für Aussagen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung bilden die seit August 2009 vorliegenden neuen Ergebnisse des von der TU Dresden im Jahr 2013 wiederholt durchgeführten Systems repräsentativer Verkehrserhebung (SrV)¹⁹.

¹⁸ Quelle: Stadt Cottbus, Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bauen, Fachbereich Stadtentwicklung, 01.02.2016

¹⁹ Quelle: Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013, Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – Städtevergleich“, TU Dresden, Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Stand 26.06.2015

Verkehrsmittelwahl

Im Personenverkehr sind die Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl und das Verhältnis bei der Verkehrsmittelbenutzung (Modal Split) ein wichtiger Gradmesser zur Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzung. In der folgenden Grafik (Abbildung 3-3) werden die Verkehrsmittelanteile des SrV 1998, des SrV 2003, sowie des SrV 2008 den Ergebnissen des SrV 2013 gegenübergestellt.

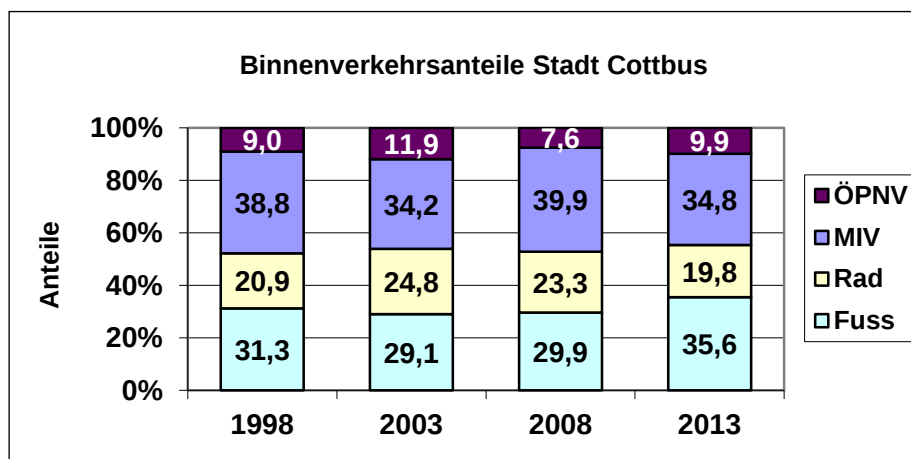


Abbildung 3-3: Verkehrsmittelanteile – Stadt Cottbus Binnenverkehr (Eigen-Auswertung SrV)

Bei dem Vergleich mit den Jahren 2003²⁰ und 2008 ist erkennbar, dass der Anteil des ÖPNV²¹, der von 11,9 % auf 7,7 % deutlich zurückgegangen war, in den letzten Jahren wieder deutlich gestärkt werden konnte. Während für die Rückgänge die Ursachen u. a. in der Abnahme des Schüler- und Ausbildungsverkehrs zu finden waren, können die nun wieder ansteigenden Werte durch die Änderungen in der Altersstruktur zu erklären sein, was auch durch den leicht sinkenden Anteil des Fahrradverkehrs - auf die Gesamtstadt bezogen - verdeutlicht wird. Es findet eine Verschiebung innerhalb des Umweltverbundes zugunsten des ÖPNV und des Fußgängerverkehrsanteils statt.

Der Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Fahrrad- und öffentlicher Personennahverkehr) hat sich gegenüber dem Jahr 2008 von rd. 60 % mit nunmehr insgesamt 65,3 % spürbar verstärkt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Binnenverkehr ist auf 34,8% gesunken. Dies entspricht in der Tendenz dem Szenario „Nachhaltigkeit“.

Wegelänge

Die durchschnittliche Wegelänge in den einzelnen Verkehrsmittelgruppen hat sich gegenüber 2008 weiter verringert. Die Wege innerhalb von Cottbus werden kürzer, was sich günstig auf den Umweltverbund (insbesondere Fahrrad und zu Fuß gehen) auswirkt. Cottbus entwickelte sich der Zielsetzung

²⁰ Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013

²¹ ÖPNV: Straßenbahn, Bus und andere öffentliche Verkehrsmittel

entsprechend weiter zu einer „Stadt der kurzen Wege“. Unter diesem Aspekt bietet der Standort des EKZ Stadtpromenade sehr günstige Voraussetzungen für die Kundenerreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV.

SrV-Jahr ²²	Fuß	Rad	MIV	ÖPNV
2013	1,0	2,6	4,3	4,3
2008	1,1	2,9	5,0	4,7
2003	1,3	3,4	6,0	5,5

Tabelle 3-2: Mittlere Reiseweite [km] im Binnenverkehr nach Verkehrsmittelgruppen in Cottbus

3.2 ÖPNV-Verkehrsbeziehungen am EKZ Stadtpromenade

Der Standort des EKZ Stadtpromenade ist sehr gut an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Es ist zu erwarten, dass diese gute Erschließung durch den ÖPNV ebenfalls so gut durch die Kunden und Besucher genutzt wird wie die bisherigen Erfahrungen dies im Blechen Carré zeigen. Kundenbefragungen zur Verkehrsmittelwahl liegen dazu nicht vor, als Beleg dafür kann jedoch die Frequenzverteilung über die Eingänge herangezogen werden (dazu siehe Abbildung 1-3: Frequenzeinspeisung im EKZ Blechen Carré, Seite 12). Diese zeigt, dass 30% der Besucher den Eingang von der Straßenbahnhaltestelle im Südosten aus nutzen. Weitere 37% erreichen das Blechen Carré über den Haupteingang im Norden. Nur knapp 16% kommen von den Parkdecks. Die restlichen 17% der Kunden nutzen der Übergang von der Galerie Kaufhof.

Im Zuge der Planung des EKZ Stadtpromenade sind keine Veränderungen in der Lage der Haltestellen vorgesehen. Damit wird der positiven Entwicklung des ÖPNV gemäß dem Szenario Nachhaltigkeit entsprochen.

Die direkt am Südeingang zugeordnete Haltestelle „Stadtpromenade“ und die nördlich ebenfalls in fußläufiger Entfernung angeordneter Haltestelle „Stadthalle“ weisen (neben der Haltestelle am Hauptbahnhof) die höchsten werktäglichen Fahrgastaufkommen aus. Diese Lagegunst wird in der Abbildung 3-4: Lage des EKZ Stadtpromenade im ÖPNV-Gesamtnetz Cottbus²³ deutlich.

Die Haltestelle Stadtpromenade wird werktags in der Einkaufszeit zwischen 09:00 und 18:00 Uhr mit folgenden Verkehrsmitteln bedient:

- drei Straßenbahnlinien mit jeweils 15 bis 20 Minuten-Takt,
- vier Buslinien im 30 bzw. 60 Minuten-Takt.

²² Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013

²³ Quelle: www.cottbusverkehr.de; Stand 04.02.2016

	Takt werktags zwischen 09:00 -18:00 Uhr	Takt Sa 09:00 -18:00 Uhr
Straßenbahn		
Linie 1	20 min	30 min
Linie 3	15 min	30 min
Linie 4	15 min	15/30 min
Bus		
Linie 10	30/60 min	60 min
Linie 12	30 min	120 min
Linie 15	60 min	60 min
Linie 19	30/60 min	-

Tabelle 3-3: ÖV-Bedienung Haltestelle Stadtpromenade 09:00 – 18:00 Uhr

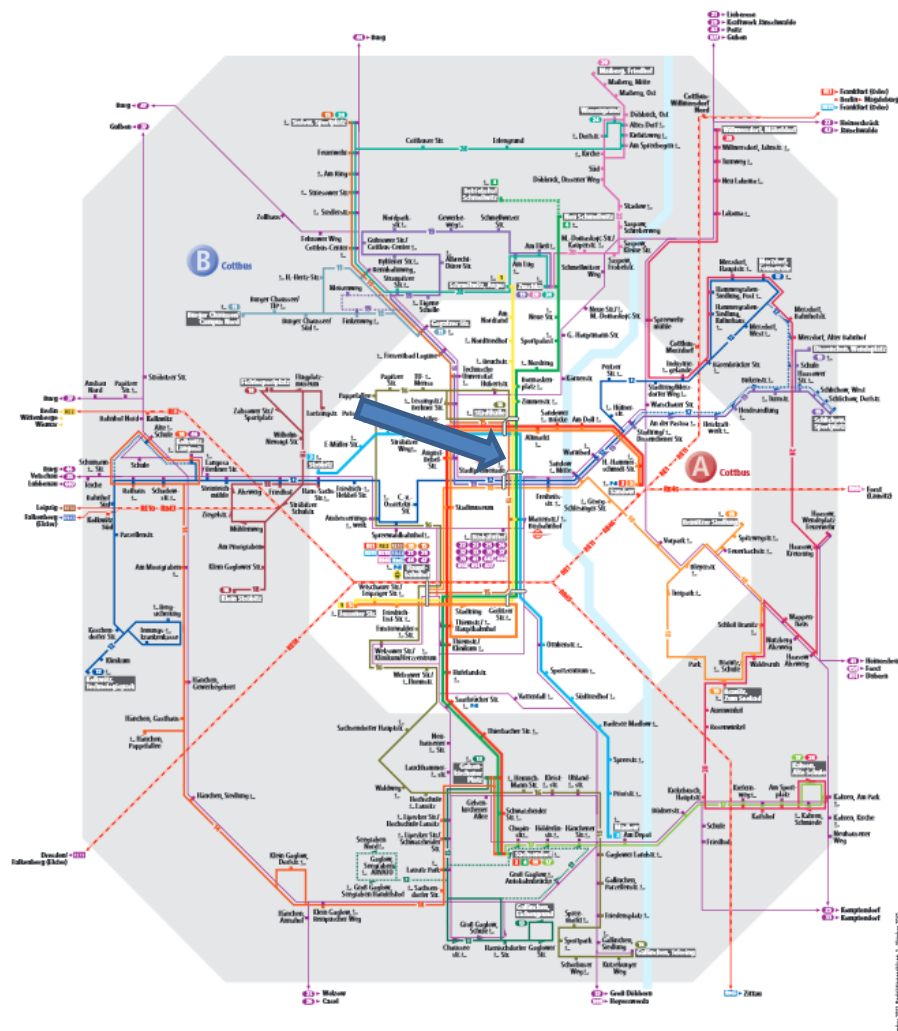


Abbildung 3-4: Lage des EKZ Stadtpromenade im ÖPNV-Gesamtnetz Cottbus

Die Lage des EKZ Stadtpromenade zwischen den Haltestellen Stadtpromenade und Stadthalle (siehe Abbildung 3-5) verdeutlicht auf der Basis der Kartendarstellung „ÖPNV-Straßenbahn- und Busnetz in der erweiterten Altstadt“ aus dem InVEPI die sehr gute Erreichbarkeit des EKZ von beiden Haupthaltestellen im Süden / Stadtpromenade und Norden / Stadthalle (vom Gutachter Bezeichnung EKZ aktualisiert).

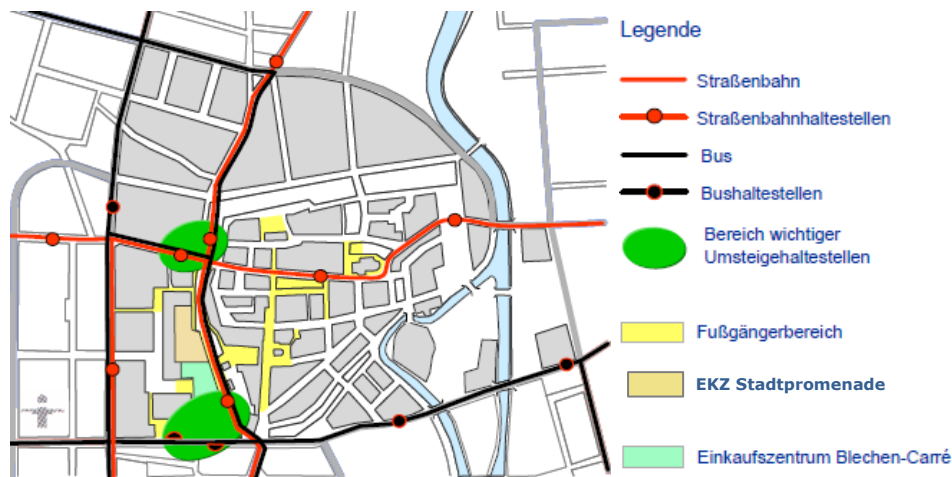


Abbildung 3-5: Lage des EKZ Stadtpromenade zwischen den Haltestellen Stadtpromenade und Stadthalle

3.3 Radverkehrs- und Fußgängerführung am EKZ Stadtpromenade

Gemäß Radverkehrskonzept der Stadt Cottbus (Das Radverkehrskonzept wurde in der Sitzung am 27.04.2005 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen) und den Ausführungen zum Fahrradverkehr im InVEPI von 2011 ist die Cottbuser Innenstadt ein wichtiges Zielgebiet des Radverkehrs, besitzt aber auch einen zentralen Stellenwert für die wichtigen Nord-Süd- und Ost-Westverbindungen der Stadt.

Unter Ziffer 10.1.3 InVEPI - 10.1.3 Handlungsempfehlungen Verkehrsentwicklung erweiterte Altstadt, Radverkehr wird dazu ausgeführt: „Eine zügige Umsetzung des beschlossenen Radkonzeptes dient auch dem Image der Altstadt und der verkehrspolitischen Zielsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes 2020, den Radverkehrsanteil zu steigern. Die Bedingungen für den Radverkehr haben in der öffentlichen Diskussion einen hohen Stellenwert. Durch sichtbare Umsetzungsschritte könnte wie bislang diesem Stellenwert weiter am besten entsprochen werden.“

- Die Lücke der Nord-Süd-Veloroute im Bereich der Innenstadt soll mit möglichst geringer Vermischung von Rad- und Fußgängerverkehr geschlossen werden. Die Radwegführung ist im Rahmen des Blechen-Carré, 2. BA in die Gestaltung der Freiflächen einzubeziehen [...].
- Die Anzahl und die räumliche Anordnung von Fahrradstellplätzen soll, qualitativ ansprechend, kontinuierlich ausgebaut werden.“

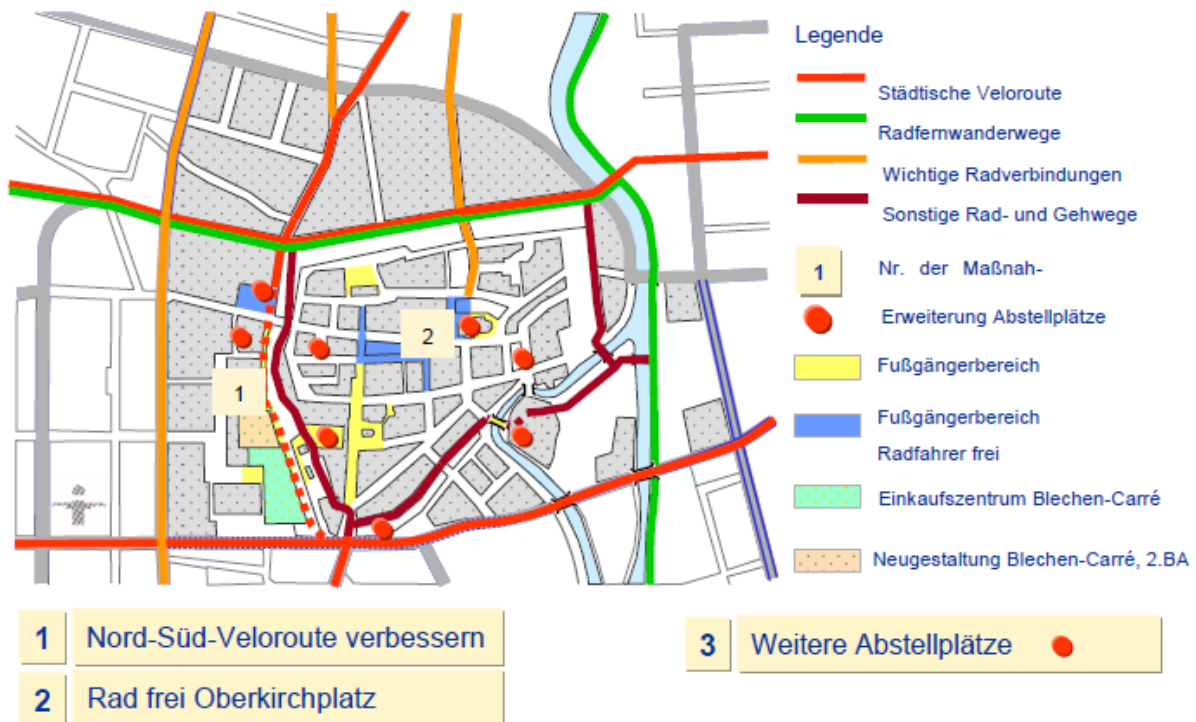


Abbildung 3-6: Radverkehr-Maßnahmen gemäß InVEPI 2011

Bei der Planung des EKZ Stadtpromenade ist eine Radwegeführung vorgesehen, die zum größten Teil eine separate Führung ermöglichen kann.

Im Bereich der Engstelle zwischen Tram-Anlagen und EKZ ist ggf. jedoch auch zeitweise eine Mischnutzung (zu Anlieferungszeiten) mit dem Lieferverkehr vorgesehen (siehe Abbildung 3-7: Querschnitt Mischnutzung am EKZ Stadtpromenade / Engstelle). Zudem sind besonders in den Eingangsbereichen zu den beiden EKZ und der Querung der Fußgängerachse der Stadtpromenade Begegnungen mit Fußgängern zu erwarten.

Bei der Realisierung der Radwegeführung entlang des EKZ Stadtpromenade muss daher darauf geachtet werden, dass die Ausführung der Querschnitte, die Beschilderungen, die Gestaltung der Oberflächen sowie die Verwendung von Möblierungen und Grünzonen eine möglichst eindeutige und störungsfreie, vor allem aber sichere Wegeführung für alle Beteiligten ermöglichen.

Fahrradstellplätze sind in Abstimmung mit der Stadt Cottbus vorgesehen, dazu siehe unter Ziffer 1.3 EKZ Stadtpromenade: Vorgesehene Stellplätze für Pkw und Fahrräder, Seite 10.

Für die Fußgängerführung ist die wichtige Hauptachse entlang der Achse Schillerplatz - August-Bebel-Straße – Stadtpromenade – Am Stadtbrunnen bis zur Fußgängerzone Spremberger Straße berücksichtigt worden. Diese Achse ist dem InVEPI zufolge gerade im Verlauf zwischen August-Bebel-Straße und „Am Stadtbrunnen“ aufzuwerten.²⁴

²⁴ Quelle: InVEPL, S. 111

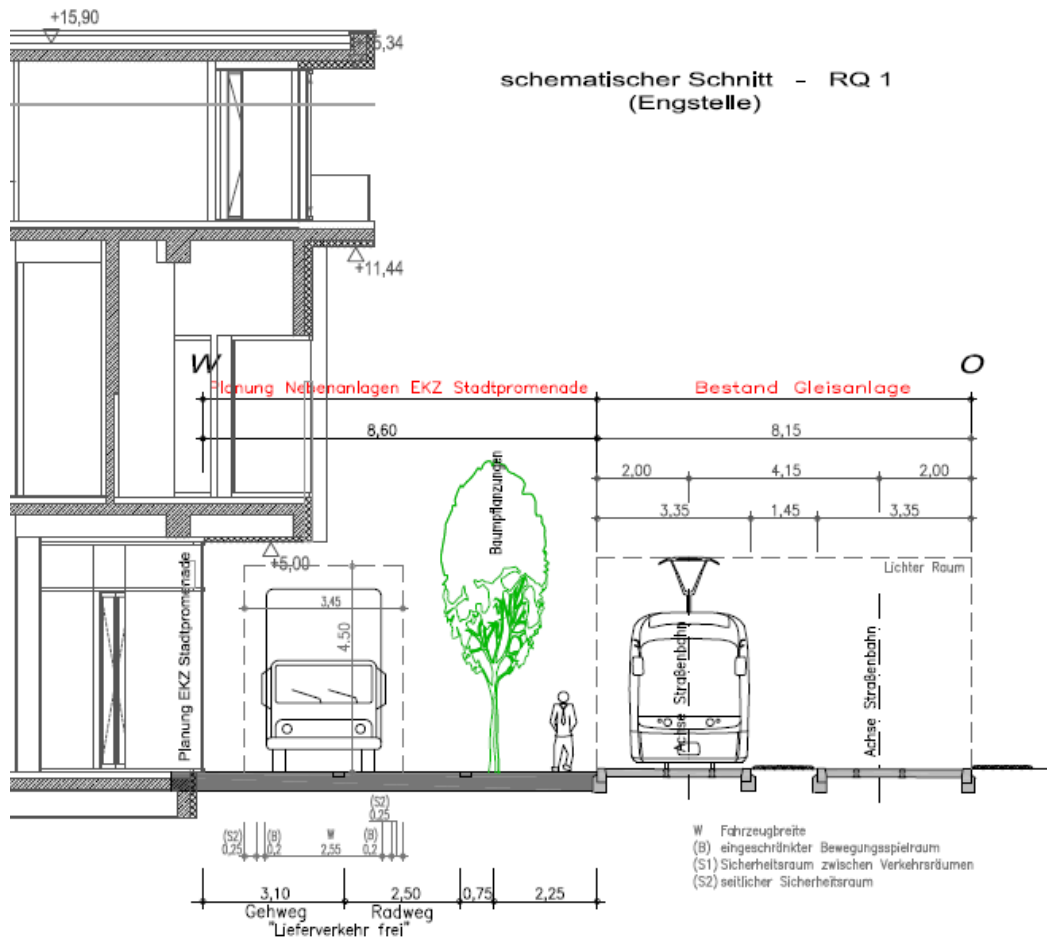


Abbildung 3-7: Querschnitt Mischnutzung am EKZ Stadtpromenade / Engstelle²⁵

„Besonders die Altstadt mit ihren umgebenden Grünanlagen soll sicher und zu Fuß erlebt werden – vor allem auch für die Besucher:

- Der Fußgänger soll in der Innenstadt im Konfliktfall immer Vorrang haben:
 - kein Beparken von Gehwegen
 - kein Radverkehr zwischen 08 und 18 Uhr in der Spremberger Straße (Geschäftszeiten)
 - kein Radweg durch den Puschkinpark (Grünzug Puschkinpromenade)
 - nur gemäßigter Radverkehr entlang der Stadtmauer
- Das Fußwegenetz soll weiter aufgewertet werden:
 - Priorität für Fußgänger auf der Achse Stadtbrunnen – A.-Bebel-Straße – Schillerplatz“

²⁵ Quelle: Gestaltungs- und Erschließungsplan Neubau EKZ Stadtpromenade Cottbus, DEGAT Planungsgesellschaft, zur Verfügung gestellt von EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH, Stand 22.01.2016

Hinzu kommt eine zweite Querung der Tram-Gleise zum Berliner Platz. Dazu heißt es im Gutachten der BBE:

„Ein weiterer gewichtiger Ansatzpunkt für die städtebauliche Einordnung des EKZ „Stadtpromenade“ ist [...] funktionale Verknüpfung innerstädtischer Geschäftslagen. [...] Speziell mit der im Nordwesten der Innenstadt gelegenen „Spreegalerie“ entstehen Wegebeziehungen. Zwar verzeichnet der Standort aufgrund der Nutzungsvielfalt (Handel, städtische Verwaltung) weiterhin gute Frequenzen, ohne jedoch eine funktionale Verknüpfung zu anderen innerstädtischen Geschäftslagen herstellen zu können. [...] Die vorliegenden Grundrisse der Vorhabenträger und die darin enthaltenen Wegebeziehungen weisen auf eine geplante Durchlässigkeit in Richtung des Berliner Platzes und damit zur „Spreegalerie“ hin, auch die funktionale Verknüpfung mit dem Altmarkt ist umsetzbar. Das Planverfahren und Vereinbarungen der Stadt mit dem Vorhabenträger sollten darauf abzielen, die Anbindung zu sichern. Die Verknüpfung der Wegebeziehungen verbessert nicht nur die Kundenlaufwege und damit Kundenakzeptanz, sondern gibt auch positive Entwicklungsimpulse für die „Spreegalerie“.“²⁶

Bei der Umsetzung der neuen zusätzlichen Verbindungsachse sind die gleichen Hinweise zur Sicherheit und Konfliktfreihaltung von Fußgängern und Radfahrern zu beachten, die auch für die Querschnittsgestaltung zwischen EKZ Stadtpromenade und den Tram-Gleisanlagen gelten.

Die Zuwegungen zu den Freiflächen und Parkhauszugängen der Galeria Kaufhof sowie des City-Parkhauses, die von der Achse der Stadtpromenade zwischen Wohnscheibe und Blechen Carré abzweigen, sowie der Bereich der Stadtpromenade zwischen Blechen Carré und EKZ Stadtpromenade stellen einen sehr sensibel zu gestaltenden Bereich dar.

Durch die entsprechende Gestaltung des Querschnittes müssen sowohl Konflikte zwischen den beteiligten Akteuren von vornherein vermieden werden (Mischnutzung Lieferzone, Fußgänger), als auch unsichere, schlecht einsehbare Flächen und Räume, die zu Sicherheitsproblemen bzw. zu gefühlten Sicherheitsproblemen für die Besucher und Kunden führen könnten.

Die nachstehende Abbildung 3-8: Fußwegführung und Radfahrerführung am EKZ Stadtpromenade basiert auf dem Gestaltungs- und Erschließungsplan Neubau EKZ Stadtpromenade Cottbus, DEGAT Planungsgesellschaft, zur Verfügung gestellt von EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH, Stand 22.01.2016. Durch den Gutachter wurden die wesentlichen schematischen Wegeführungen für Radfahrer und Fußgänger gemäß den vorliegenden Unterlagen hervorgehoben.

²⁶ Quelle: Gutachterliche Stellungnahme BBE, S.17

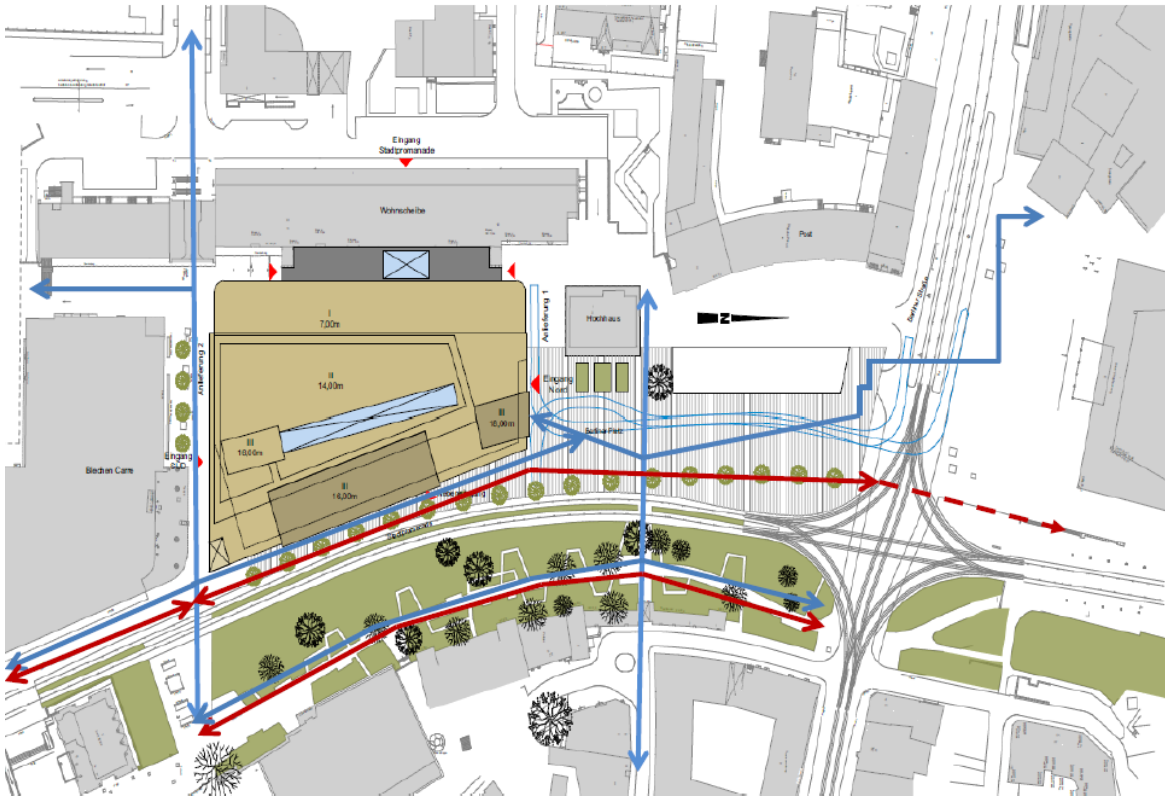


Abbildung 3-8: Fußwegführung und Radfahrerführung am EKZ Stadtpromenade

Fußwegführung: ↔

Radwegführung: ↔

4 Fazit

- Aus der Ableitung der prognostischen Entwicklung des Umweltverbundes, bestätigt durch die SrV 2013, sowie der aktuellen demografischen Entwicklung wurden die Auswirkungen des EKZ Stadtpromenade auf den ruhenden und fließenden Verkehr auf der Basis des Verkehrsmodells zum Szenario Nachhaltigkeit (Prognose Null-Fall 2020) abgeschätzt bzw. nachgewiesen.
- Für den ruhenden Verkehr kann davon ausgegangen werden, dass durch das EKZ Stadtpromenade eine proportionale Parknachfrage induziert wird, die eine vollständige Abdeckung des Bedarfs auch in der Spitzenstunde innerhalb des Parkhauses Blechen Carré zulässt.
- Für den fließenden Verkehr wurde nachgewiesen, dass die vorhandenen Kapazitäten des Straßennetzes und der Knoten den zusätzlich zu erwartenden Verkehr (Besucherparken und Lieferverkehre) aufnehmen können.
- Für den Fußgänger- und Radverkehr werden die Vorgaben aus dem InVEPI bei der Einordnung des Planungsvorhabens berücksichtigt, die ÖPNV-Anbindung ist sehr gut.

Literaturverzeichnis

- BBE Handelsberatung: Gutachterliche Stellungnahme zur Kompatibilität des Einkaufszentrums „Stadtpromenade“ mit den Zielen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Cottbus, 21. Januar 2016, für die Stadtverwaltung der Stadt Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung
- DEGAT Planungsgesellschaft: Gestaltungs- und Erschließungsplan Neubau EKZ Stadtpromenade Cottbus, zur Verfügung gestellt von EKZ Stadtpromenade Cottbus GmbH, Stand 22.01.2016
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 2005, korrigierter Nachdruck 2012, FGSV 283, Köln
- GfK GeoMarketing GmbH: Standort- und Marktanalyse Bleichen Carré Cottbus, 21. Mai 2013
- Stadt Cottbus: Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020 – InVEPI –Integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit Maßnahmenplan; erstellt für die Stadt Cottbus / Chóśebuz, Neumarkt 5, 03046 Cottbus, erstellt durch: ETC Transport Consultants GmbH, Am Karlsbad 11, 10785 Berlin, September 2011
- Stadt Cottbus: Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teilräumliches Verkehrskonzept „Innenstadt“, Handlungsempfehlungen, 30.04.2007
- Stadt Cottbus: Satzung der Stadt Cottbus über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung - StpLS), Cottbus, 03.11.2004
- Stadtverwaltung Cottbus: Bevölkerungsvorausberechnung Cottbus bis zum Jahr 2035, Fachbereich Bürgerservice, Statistikstelle, Oktober 2014
- TU Dresden: Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2013, Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – Städtevergleich“, Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Stand 26.06.2015