

Datum: 08.04.2019

Uhrzeit: 17.00 - 19.00 Uhr

Ort: Stadthaus, Cottbus

- Ablauf:**
1. Begrüßung aller Anwesenden durch Herrn Thiele (Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung)
 2. Einführende Präsentation durch Herrn Koritkowski (Stadtverwaltung Cottbus, Servicebereichsleiter Technische Infrastrukturplanung) und Herrn Liebig (Hoffmann-Leichter)
 3. Erarbeiten und Diskussion von Maßnahmen an fünf Arbeitstischen zu den vier thematischen Schwerpunkten (»World Café«)
 4. Präsentation der Ergebnisse aus den Diskussionen

Ergebnisse des Arbeitstisches „Fußverkehr“



Fußverkehr

- Die Situation des Fußverkehrs ist im Bereich der Altstadt vorwiegend in Ordnung.
- Teilweise stören Händleraufsteller auf den Gehwegen. (beispielweise im Bereich des Altmarktes)
- Es bestehen Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entlang der Flaniermeile sowie entlang des Weges an der Stadtmauer.
- Defizite:
 - Altmarkt (Nordseite)
 - Petersilienstraße im Bereich des Punkthochhauses
 - Am Knotenpunkt Brandenburger Platz (Straße der Jugend / Spremberger Straße / K.-Liebknecht-Straße / F.-Mehring-Straße)
 - Friedrich-Ebert-Straße – hier vor allem die Gleise sowie der ruhende Verkehr
 - Am Turm
 - In der Spremberger Straße teilweise die Wegbreiten in Bereichen der Außengastronomie sehr schmal
- In der Altstadt sind viele Wohnungen an ältere Menschen vermietet. Deren Belange sind im Mobilitätskonzept zu berücksichtigen.
- Die Fußgängerzone könnte auf den Neumarkt verlängert werden. Voraussetzung: Verlagerung des ruhenden Verkehrs
- Die Gehwegqualität im Umfeld der ÖPNV-Haltestellen ist zu verbessern. Dabei sind die Belange des Denkmalschutzes zu beachten.

Schriftliche Hinweise zum Thema Fußverkehr

- Die Verbindung „Altstadt – Bahnhof“ ist zu verbessern.
- Es fehlen Papierkörbe auf dem Altmarkt.
- Keine weiteren Fahrbahnen aus "Altstadtpflaster" (Denkmalschutz), um nicht den Nutzungskomfort für Rollstuhlfahrer weiter zu senken.
- Querungen und Bordausbildungen sind zu verbessern. Die Barrierefreiheit ist im Allgemeinen in den Fokus zu rücken.

Ergebnisse der Arbeitstische „Radverkehr“



Radverkehr

- Aussagen zu konkreten Konfliktbereichen, Netzlücken und fehlender Infrastruktur:
 - Die Straße am Brandenburger Platz ist für die Einrichtung eines separaten Radwegs breit genug. Diese ist zu prüfen.
 - Radfahrstreifen entlang der Berliner Straße sollten geprüft werden.
 - In der Burgstraße sollte der Radverkehr nicht mehr entgegen der Fahrtrichtung zugelassen werden. Eine Alternative ist über den Brandenburger Platz vorhanden.
 - Die Querung Franz-Mehring-Straße / Straße der Jugend (Knotenpunkt Brandenburger Platz) stellt einen Konfliktbereich dar.
 - Die Einmündung Bahnhofstraße / August-Bebel-Straße stellt einen Konfliktbereich dar.
 - Ein Radweg auf der Franz-Mehring-Straße ist in zwei Richtungen auf südlicher Straßenseite zu prüfen.
 - Der ruhende Verkehr in der Friedrich-Ebert-Straße zwingt die Radfahrer in die Gleisachse.
 - Es fehlt in den Hauptrichtungen (Nord-Süd- sowie Ost-West-Verkehr) wenigstens eine Straße, die für den Radverkehr ausgelegt ist.
- Aussagen zu Qualität, Fahrkomfort und Verkehrsfluss:
 - Gefahren und Komfortmängel durch Pflasterbelag in der Altstadt
 - Grundsätzliche Oberflächenqualität der Radwege ist zu verbessern.
 - Belange der Denkmalbehörde sind zu "festhalterisch" und genügen den funktionalen Anforderungen nicht.
 - Querungen und Bordausbildung sind für den Radverkehr zu verbessern.
 - Konflikte zwischen verschiedenen Radfahrenden.
 - Gefahrloses Radfahren mit Kindern zur Innenstadt ist zu ermöglichen.
 - Zusätzliche Einbahnstraßen mit reduzierten Querschnitten sollten geprüft werden.

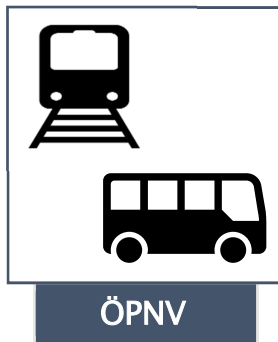
- Problemmix aus Kopfsteinpflaster, Straßenbahnschienen und ruhendem Verkehr führt zu mangelndem Platz für den Radverkehr.
- Ampelschaltungen sollten für Radfahrende synchronisiert werden. Zusätzliche Bedarfsampeln für Radfahrer sind zu prüfen.
- Aussagen zum Thema Mischverkehr von Fußgängern und Radfahrern:
 - Forderung nach gegenseitiger Achtsamkeit. Zügige Fahrer werden ausgebremst. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, z. B. in der Spremberger Straße sowie weiteren Nord-Süd-Verbindungen.
 - Zusammenspiel Fuß- und Radverkehr: Besser getrennt Führen mit eindeutigen Regelungen.
 - Es sollte geprüft werden, ob eine Aufhebung der organisatorischen Regelung (Einschränkung des Radverkehrs) in der Spremberger Straße unter Prinzip gegenseitiger Rücksichtnahme möglich ist.
 - Die Stadtpromenade (Flaniermeile) bietet keine Möglichkeit der Entflechtung von Fuß- und Radverkehr.
- Aussagen zu Abstellanlagen
 - Es fehlen Fahrradabstellanlagen insgesamt; zudem bestehen Mängel bei Witterungsschutz, Sicherheitsaspekten sowie Beleuchtung.
 - Es fehlen Abstellmöglichkeiten auf dem Altmarkt.
 - Zu wenige Fahrradstellplätze an den Verknüpfungspunkten Radverkehr / ÖPNV. Wird im Altstadtbereich jedoch auch nicht überall benötigt.

Schriftliche Hinweise zum Thema Radverkehr

- Auf Gewerbetreibende sollte eingewirkt werden, dass nicht nur "Felgenkiller" aufgestellt werden, auch wenn diese billiger sind.
- Eine Erhöhung der Standorte und Anzahl der Abstellanlagen in Hinblick auf Sicherheit (Diebstahl) in der gesamten Altstadt ist notwendig.
- Menschen mit Kinderanhängern und Lastenrädern brauchen breitere Wege.
- Die Anbindung der Altstadt (Rad) mit dem Bahnhof ist zu verbessern.
- Keine weiteren Fahrbahnen aus "Altstadtpflaster" (Denkmalschutz), um nicht den Nutzungskomfort für Radfahrer weiter zu senken. Kopfsteinpflaster für Radfahrer gefährlich.
- Entlang der Stadtpromenade werden beide Wege gemischt geführt, anstatt einen Geh- und einen Radweg auszuweisen.
- Die Ampelschaltungen für den Radverkehr sollten angepasst werden, da der Radverkehr häufig mit Bedarfsampeln geregelt wird.
- Radfahrende sind zu schnell.
- Es ist in der Berliner Straße viel Fläche vorhanden, aber es gibt keinen Radweg. Stattdessen ist die Ausfahrt des Parkhauses flächenverbrauchend und blockierend ausgeführt.



Ergebnisse des Arbeitstisches „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“



- Die Erreichbarkeit der Altstadt wird generell als positiv gesehen.
- Die Taktzeiten sind insgesamt gut (außer in Schwachverkehrszeiten). Taktanpassung mit längerem Bedienungszeitraum der Linie 4 ist anzustreben.
- Eine Verbesserung der Haltestellendichte ist kaum möglich. Die Erschließung ist insgesamt gut.
- Die Anschlusszeiten am Bahnhof sind nachts nicht abgestimmt. Die Wartezeiten, z. B. vom Regionalverkehr aus Leipzig zum ÖPNV, betragen teilweise 40 Minuten.
- Die Haltestelle Thiemstraße bleibt als Bedarfshaltestelle bestehen. Sie ist jedoch nicht mehr im regulären Betrieb.
- Barrierefreiheit: Ausweisung der barrierefreien Haltestellen entspricht nicht ganz den tatsächlichen Begebenheiten.
- Vandalismus an den Haltestellen ist ein großes Problem. Videoüberwachung möglich?
- Es besteht zwar Rauchverbot an den Haltestellen, sie sind jedoch sehr häufig verschmutzt. Vor allem an der Haltestelle Stadtpromenade ist Sauberkeit ein großes Problem. (Anm.: Das Thema mangelnde Sauberkeit wird mehrfach diskutiert.)
- Barrierefreiheit an Bushaltestellen herstellen (Blindenleitstreifen).
- Thema: Dynamische Fahrgastinformation
 - Anfälligkeit der dynamischen Fahrgastinformation. Fallen - wenn defekt - lange aus. Erklärung: Lange Lieferzeiten von Ersatzteilen des Herstellers.
 - Dynamische Fahrgastinformation teilweise ungenau. Busse, die schon gefahren sind, stehen noch auf der Anzeige.
 - Dynamische Fahrgastinformation am Altmarkt benötigt.
 - Allgemeine Lesbarkeit der dynamischen Fahrgastinformation ist zu verbessern.

Ergebnisse des Arbeitstisches „Motorisierter Individualverkehr (MIV)“



- Führung des MIV
 - Unterbindung der MIV-„Überfahung“ der Spremberger Straße an der Mühlenstraße – auch hier: Poller sinnvoll; zudem werden verkehrsrechtliche Regelung an punktuellen Stellen ignoriert (Einbahnstraßen und Abbiegeverbote am Altmarkt, Bereich Neustädter Straße sowie im Bereich Friedrich-Ebert-Straße)
 - Ziel sollte eine Sperrung des Altmarkts bzw. eine Reduzierung des MIV innerhalb der Stadtmauern sein.
 - Weniger Durchgangsverkehr in der Altstadt (bis hin zur Sperrung). Höchstens Tempo 20.
- Der Altmarkt sollte weiter verkehrsberuhigt werden. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität überwiegt jedoch den anderen Belangen. Aber: Lieferverkehr muss gewährleistet bleiben. Sperrung eventuell nicht ganzjährig umzusetzen.
- Altmarktsperrung für MIV ist durch ein umfassendes Konzept zu ergänzen, um Verkehr nicht in Parallelstraßen zu verlagern (z.B. Klosterstraße), außerdem sollten die ansässigen Einzelhändler vorab einbezogen werden
- Tempo 30 in der gesamten Altstadt (Tempo 20 am Altmarkt nicht unbedingt notwendig), muss kontrolliert und durchgesetzt werden! Die Kontrolle durch das Ordnungsamt fehlt.
- Durchfahrverbot für Altstadt durchsetzen, Altstadtring muss attraktiver werden (Grüne Welle), Pollerlösung sinnvoll, um ausgewählten Nutzergruppen (z. B. Lieferverkehr, Pflegedienste, Ver- und Entsorgung) Befahrung zu ermöglichen
- Ost-West Durchfahrten über den Altmarkt unterbinden. Quell- u. Zielverkehr in der Altstadt sind akzeptabel.
- Ruhender Verkehr
 - Stellplatzsatzung prüfen und ggf. anpassen – es fehlen vor allem private Pkw-Stellplätze, viele nutzen Ablösemöglichkeit (Beiträge zu niedrig, Stellplätze werden bei Neubau nicht hergestellt).
 - Überwiegend Pkw-Stellplätze in der Altstadt, welche sowohl von Bewohnern (zeitlich unbeschränkt) als auch von Besuchern (zeitlich beschränkt) genutzt werden können – Problem: viele Bewohner haben Parkausweis, aber keine Möglichkeit, Stellplätze zu nutzen (da hohe Nachfrage durch Besucher).
 - Fehlendes / Unzureichendes Parkleitsystem. Das Informationsangebot für Besucher ist ausbaufähig. Ein Überblick über alle Parkmöglichkeiten im Altstadtbereich fehlt.
 - Bessere Nutzung des Stellplatzangebots in privaten Parkhäusern, insbesondere für Bewohner, ist anzustreben – stehen nachts leer, wenn

Stellplatznachfrage durch Bewohner am höchsten – Preise privat / öffentlich sind anzupassen. Von vielen am Tisch werden die Stellplätze in den Parkhäusern bevorzugt, da dort „immer was frei“ sei.

- Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Fahrradabstellanlagen (insbesondere, wenn eBikes und Scooter zunehmen).
- Sonstige Hinweise
 - Die Verkehrssicherheit innerhalb der Altstadt ist gut – keine Unfallhäufungsstellen. Aber: Unfallhäufungsstellen am Ring (Kreuzung Karl-Liebknecht-Straße / Bahnhofstraße sowie Franz-Mehring-Straße / Freiheitsstraße)
 - „Raserprobleme“ entlang der Bahnhofstraße, bessere Koordinierung der LSA notwendig für Verstetigung des Verkehrsflusses, hohe Lärmbelastung für Anwohner

Schriftliche Hinweise zum Thema MIV

- Der Knotenpunkt Friedrich-Jahn-Straße / Oberkirchplatz ist seit einem Jahr geschlossen, die Folge: der Kundenverkehr ist eingebrochen. In Zukunft sollte sensibler mit langfristigen Sperrungen umgegangen werden. Möglicherweise ist eine bessere Organisation von zeitweisen Sperrungen erforderlich.
- Sollte der Altmarkt gänzlich gesperrt werden, so müssen Alternativen für Anwohner aufgezeigt und Ausweichverkehr (Klosterstraße) verhindert werden.
- Der Verkehr auf dem Altmarkt sollte in beide Richtungen gesperrt werden. (mehrfach genannt)
- Eine weitestgehend autofreie Altstadt ist zu prüfen.
- Die Stellplatzanzahl für das Bewohnerparken ist nicht ausreichend.
- Grundsätzlich sollte 15 Minuten Parken vor Häusern frei sein, um Gegenstände auszuladen.
- Parkhäuser sollten von der Stadt mitfinanziert und die Kosten nicht allein auf die Nutzer abgewälzt werden. Der Nutzen für die Stadt sei größer als der für die Kfz-Nutzer, da der Qualitätsunterschied gering sei zwischen einem Schotterplatz und einem Parkhaus.
- Die privaten Parkhäuser sollten über den Nachtzeitraum hinweg für Anwohner zum Anwohnerparken freigegeben werden.
- Tages- und Wochenparkkarten sollten eingeführt werden und an den Automaten erworben werden können.
- Der ruhende Verkehr sollte aus der Friedrich-Ebert-Straße entfernt werden, da Radfahrer in die Gleisachse gezwungen werden.
- Es wird generell zu schnell gefahren (insbesondere Karl-Liebknecht-Straße und Franz-Mehring-Straße).



Sonstige schriftliche Hinweise

- E-Mobilität sollte stärker in Fokus gerückt werden. Insbesondere die Ladeinfrastruktur im Altstadtbereich sollte verbessert werden.
- Die Ergebnisse der IHK-Blitzumfrage sollten miteinbezogen werden.
- Es sollte nicht nur ein Mobilitätskonzept für die Altstadt, sondern für die gesamte Stadt erstellt werden.
- Es sollten begleitende Radwege auch außerhalb der Altstadt gebaut werden, z. B. entlang der B 169.
- Die Signalisierung am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelm-Külz-Straße sollte angepasst, die Freigabezeiten für Abbieger verlängert werden.
- Entlang der Sielower Landstraße ist kein Radweg vorhanden.
- Einrichtung von Tempo 60 / 70 auf dem Stadtring sowie in Richtung Burg.
- Entlang der Straße der Jugend ist Tempo 30 ganztägig sinnvoll.