

# Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóšebuz

August 2025

Auftraggeber  
**Stadt Cottbus/Chóšebuz**  
Fachbereich Stadtentwicklung  
Neumarkt 5  
03046 Cottbus  
[www.cottbus.de](http://www.cottbus.de)

Auftragnehmer  
**VCDB VerkehrsConsult  
Dresden-Berlin GmbH**  
Könnertitzstraße 31  
01067 Dresden  
Tel. 0351 4823 100  
Fax 0351 4823 109  
[dresden@vcdb.de](mailto:dresden@vcdb.de)  
[www.vcdb.de](http://www.vcdb.de)

Standorte  
**Dresden  
Berlin  
Magdeburg  
Leipzig**

Ansprechpartner  
**Heike Ikert**  
[h.ikert@vcdb.de](mailto:h.ikert@vcdb.de)





## Inhaltsverzeichnis

|       |                                                      |    |
|-------|------------------------------------------------------|----|
| 1     | Planungsgrundlagen und Zielsetzungen.....            | 11 |
| 1.1   | Ausgangssituation.....                               | 11 |
| 1.2   | Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans.....  | 11 |
| 1.3   | Grundlagen des Nahverkehrsplans .....                | 12 |
| 1.3.1 | Gesetzliche Rahmenvorgaben .....                     | 12 |
| 1.3.2 | Weitere Planungsgrundlagen .....                     | 12 |
| 1.4   | Beteiligungs- und Anhörungsprozesse.....             | 13 |
| 2     | Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze.....  | 14 |
| 3     | Analyse und Prognose .....                           | 18 |
| 3.1   | Bewertung des NVP 2019 – 2023 .....                  | 18 |
| 3.1.1 | Leistungen und Maßnahmen .....                       | 18 |
| 3.1.2 | Kosten- und Zuschussentwicklung .....                | 22 |
| 3.2   | Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen..... | 24 |
| 3.2.1 | Räumliche Einordnung.....                            | 24 |
| 3.2.2 | Gliederung der Stadt.....                            | 25 |
| 3.2.3 | Bevölkerung .....                                    | 26 |
| 3.2.4 | Erwerbstätige und Arbeitsplätze.....                 | 27 |
| 3.2.5 | Bildungseinrichtungen .....                          | 30 |
| 3.2.6 | Tourismus, Freizeit und Erholung .....               | 32 |
| 3.2.7 | Bestehende Infrastruktur-Planungen .....             | 32 |
| 3.3   | ÖPNV-Angebotsstruktur .....                          | 33 |
| 3.3.1 | Schnittstellen zum Fernverkehr .....                 | 34 |
| 3.3.2 | Schienenpersonennahverkehr .....                     | 35 |
| 3.3.3 | Stadtverkehr .....                                   | 37 |
| 3.3.4 | Regionalbusverkehr .....                             | 39 |
| 3.3.5 | Bedarfsverkehre .....                                | 41 |
| 3.4   | Verkehrsnachfrage im ÖPNV .....                      | 42 |

|       |                                                            |    |
|-------|------------------------------------------------------------|----|
| 3.4.1 | Bisherige Nachfragesituation .....                         | 42 |
| 3.4.2 | Nachfrageentwicklung bis 2030 .....                        | 44 |
| 4     | Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse .....         | 47 |
| 4.1   | Verkehrsangebot .....                                      | 47 |
| 4.1.1 | Gebietskategorisierung .....                               | 47 |
| 4.1.2 | Verkehrsachsen .....                                       | 49 |
| 4.1.3 | Verkehrszeiten und Bedienzeitraum .....                    | 50 |
| 4.1.4 | Räumliche Erschließung .....                               | 53 |
| 4.1.5 | Bedienungshäufigkeit .....                                 | 56 |
| 4.1.6 | Erreichbarkeit .....                                       | 59 |
| 4.1.7 | Verknüpfung der Verkehrsträger und Anschlussqualität ..... | 61 |
| 4.2   | Infrastruktur und Fahrzeugpark .....                       | 63 |
| 4.2.1 | Haltestellen und Verknüpfungspunkte .....                  | 63 |
| 4.2.2 | Fahrwege und Betriebshof .....                             | 63 |
| 4.2.3 | Fahrzeugpark .....                                         | 64 |
| 4.3   | Information, Marketing und Vertrieb .....                  | 65 |
| 4.3.1 | Information und Marketing .....                            | 65 |
| 4.3.2 | Tarif und Vertrieb .....                                   | 66 |
| 5     | Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2026 – 2030 .....          | 67 |
| 5.1   | Schienenpersonennahverkehr .....                           | 67 |
| 5.2   | Entwicklung Streckennetz Straßenbahn .....                 | 68 |
| 5.3   | Netzkonzeption .....                                       | 70 |
| 5.4   | Angebotsstandards .....                                    | 71 |
| 5.4.1 | Mindestbedienungsstandards .....                           | 72 |
| 5.4.2 | Räumliche Erschließung .....                               | 74 |
| 5.5   | Regionalbuslinien .....                                    | 74 |
| 5.6   | Bedarfsverkehre .....                                      | 75 |
| 5.7   | Weitere qualitative Standards .....                        | 75 |
| 5.7.1 | Barrierefreiheit .....                                     | 75 |
| 5.7.2 | Haltestellen und Verknüpfungspunkte .....                  | 77 |
| 5.7.3 | Fahrzeuge und Beförderungskomfort .....                    | 80 |
| 5.7.4 | Anforderungen an Fahrwege .....                            | 82 |

# Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

## Inhaltsverzeichnis

|        |                                                     |     |
|--------|-----------------------------------------------------|-----|
| 5.7.5  | Service und Fahrgastinformation.....                | 82  |
| 5.7.6  | Pünktlichkeit und Anschlusssicherung.....           | 82  |
| 5.7.7  | Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal..... | 84  |
| 5.7.8  | Tarif und Vertrieb .....                            | 84  |
| 5.7.9  | Störungs- und Beschwerdemanagement.....             | 86  |
| 5.7.10 | Sicherheit.....                                     | 87  |
| 5.7.11 | Weitere Nutzergruppen.....                          | 87  |
| 5.7.12 | Zusammenarbeit im VBB .....                         | 88  |
| 5.8    | Alternative Antriebssysteme.....                    | 88  |
| 6      | Maßnahmenprogramm .....                             | 90  |
| 6.1    | ÖPNV-Leistungsangebot (L) .....                     | 90  |
| 6.2    | Infrastruktur (I) .....                             | 99  |
| 6.3    | Information, Marketing und Vertrieb (M).....        | 105 |
| 7      | Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung .....   | 106 |
| 8      | Finanzierungskonzept.....                           | 108 |
| 8.1    | Finanzierungsgrundsätze .....                       | 108 |
| 8.2    | Finanzierung des ÖPNV.....                          | 108 |

## Abbildungsverzeichnis

|               |                                                                                                                                                |     |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Abbildung 1:  | Entwicklung der Betriebsleistung im Stadtverkehr seit 2018 .....                                                                               | 20  |
| Abbildung 2:  | Verkehrszelleneinteilung Cottbus/Chóśebuz .....                                                                                                | 25  |
| Abbildung 3:  | Einwohnerverteilung Analyse und Prognose .....                                                                                                 | 26  |
| Abbildung 4:  | Entwicklung Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am<br>Arbeitsort (Analysestand 2019, Prognose 2030) .....                                | 28  |
| Abbildung 5:  | Pendelverhalten Beschäftigte 2023 .....                                                                                                        | 29  |
| Abbildung 6:  | Linienetzplan Cottbus/Chóśebuz AB Tagesliniennetz .....                                                                                        | 34  |
| Abbildung 7:  | Verkehrsnachfrage gemäß Verkehrsmodell Analyse 2019 .....                                                                                      | 43  |
| Abbildung 8:  | Fahrgastaufkommen je Station und Tag im Jahr 2024 .....                                                                                        | 44  |
| Abbildung 9:  | Fahrgastaufkommen je Bahnlinie und Tag im Jahr 2024 .....                                                                                      | 44  |
| Abbildung 10: | Gebietskategorisierung .....                                                                                                                   | 48  |
| Abbildung 11: | Verkehrsachsen .....                                                                                                                           | 50  |
| Abbildung 12: | Einhaltung der Bedienzeiträume (früheste Abfahrten/späteste<br>Ankünfte an Werktagen) .....                                                    | 52  |
| Abbildung 13: | ÖPNV-Erschließung .....                                                                                                                        | 55  |
| Abbildung 14: | Innerstädtische Erreichbarkeit von Stadthalle und MUL-CT (Mo-Fr,<br>08:00 Uhr - 09:00 Uhr) .....                                               | 60  |
| Abbildung 15: | Innerstädtische Erreichbarkeit von BTU und ICE-Werk (Mo-Fr,<br>08:00 Uhr - 09:00 Uhr) .....                                                    | 61  |
| Abbildung 16: | Prinzipdarstellung Straßenbahnerschließung Lausitz Science Park .....                                                                          | 69  |
| Abbildung 17: | Verkehrsachsen und Gebietstypen .....                                                                                                          | 71  |
| Abbildung 18: | Musterhaltestelle am Fahrbahnrand .....                                                                                                        | 76  |
| Abbildung 19: | L1 bis L3: Verdichtung auf Straßenbahn- und Busachsen .....                                                                                    | 93  |
| Abbildung 20: | L4: Führung Linie 3 über Hauptbahnhof .....                                                                                                    | 94  |
| Abbildung 21: | L5: Verbesserung der Erschließung des Campus Nord der BTU .....                                                                                | 95  |
| Abbildung 22: | Beispiel einer Mobilitätsstation mit Verknüpfung von Zugang zum<br>ÖPNV, Carsharing, Bikeshaaring und E-Ladesäulen [eigene<br>Abbildung] ..... | 103 |
| Abbildung 23: | Entwicklung der Gesellschafterbeiträge an das kommunale<br>Verkehrsunternehmen .....                                                           | 110 |

## Tabellenverzeichnis

|             |                                                                                                       |     |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabelle 1:  | Entwicklungsstand Umsetzung Zielnetz Priorität 1 .....                                                | 21  |
| Tabelle 2:  | Entwicklungsstand Maßnahmen Regionalbusnetz .....                                                     | 21  |
| Tabelle 3:  | Entwicklungsstand Infrastrukturmaßnahmen .....                                                        | 22  |
| Tabelle 4:  | Zuschussentwicklung 2018-2024 .....                                                                   | 24  |
| Tabelle 5:  | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt<br>Cottbus/Chóseebuz .....                     | 27  |
| Tabelle 6:  | Bildungseinrichtungen und Anzahl Schüler, Schülerinnen,<br>Auszubildende im Schuljahr 2023/2024 ..... | 31  |
| Tabelle 7:  | Betriebszeiten und Regeltakte im SPNV .....                                                           | 36  |
| Tabelle 8:  | Betriebszeiten und Regeltakte Straßenbahn .....                                                       | 37  |
| Tabelle 9:  | Betriebszeiten und Regeltakte Stadtbus .....                                                          | 39  |
| Tabelle 10: | Betriebszeiten und Regeltakte Regionalbuslinien .....                                                 | 41  |
| Tabelle 11: | Nachfragebeeinflussende Faktoren .....                                                                | 46  |
| Tabelle 12: | Verkehrszeiten und Bedienzeitraum .....                                                               | 51  |
| Tabelle 13: | Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum .....                                                  | 53  |
| Tabelle 14: | Mindesttaktung auf Verkehrsachsen und an Haltestellen .....                                           | 56  |
| Tabelle 15: | Angebotsdefizite in Gebieten .....                                                                    | 57  |
| Tabelle 16: | Angebotsdefizite auf Verkehrsachsen .....                                                             | 58  |
| Tabelle 17: | Mindestbedienzeiten nach Verkehrstagen .....                                                          | 73  |
| Tabelle 18: | Mindesttaktung auf Verkehrsachsen und an Haltestellen .....                                           | 73  |
| Tabelle 19: | Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum .....                                                  | 74  |
| Tabelle 20: | Priorisierung barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im<br>Zeitraum bis 2030 .....                 | 100 |
| Tabelle 21: | Beurteilungsmatrix .....                                                                              | 106 |
| Tabelle 22: | Planung betriebliche Aufwendungen .....                                                               | 111 |

## Anhangsverzeichnis

|           |                                                                     |
|-----------|---------------------------------------------------------------------|
| Anhang 1: | Bevölkerung der Stadt- und Ortsteile                                |
| Anhang 2: | Angebot ÖPNV                                                        |
| Anhang 3: | Maßnahmenliste                                                      |
| Anhang 4: | Auflistung nicht barrierefreie Straßenbahn- bzw. Kombihalttestellen |
| Anhang 5: | Abwägungsmatrix                                                     |

## Kartenverzeichnis

|                |                                                                                         |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Karte 3.2.3-1: | Einwohnerverteilung, Analyse 2019                                                       |
| Karte 3.2.3-2: | Einwohnerverteilung, Entwicklung zu 2030                                                |
| Karte 3.2.4-1: | Verteilung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, Analyse 2019        |
| Karte 3.2.4-2: | Verteilung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort, Entwicklung zu 2030 |
| Karte 3.2.4-3: | Pendelverhalten Beschäftigte 2023                                                       |
| Karte 3.4.1-1: | Verkehrsnachfrage gemäß Verkehrsmodell Analyse 2019                                     |
| Karte 4.1.1-1: | Gebietskategorisierung                                                                  |
| Karte 4.1.2-1: | Verkehrsachsen                                                                          |
| Karte 4.1.3-1: | Früheste Abfahrten Mo-Fr                                                                |
| Karte 4.1.3-2: | Späteste Ankünfte Mo-Fr                                                                 |
| Karte 4.1.3-3: | Früheste Abfahrten Sa                                                                   |
| Karte 4.1.3-4: | Späteste Ankünfte Sa                                                                    |
| Karte 4.1.3-5: | Früheste Abfahrten So/Ft.                                                               |
| Karte 4.1.3-6: | Späteste Ankünfte So/Ft.                                                                |
| Karte 4.1.4-1: | Räumliche Erschließung                                                                  |
| Karte 4.1.6-1: | Innerstädtische Erreichbarkeit Stadthalle (Mo-Fr, 08:00 Uhr - 09:00 Uhr)                |
| Karte 4.1.6-2: | Innerstädtische Erreichbarkeit MUL-CT (Mo-Fr, 08:00 Uhr - 09:00 Uhr)                    |
| Karte 4.1.6-3: | Innerstädtische Erreichbarkeit BTU (Mo-Fr, 08:00 Uhr - 09:00 Uhr)                       |
| Karte 4.1.6-4: | Innerstädtische Erreichbarkeit ICE-Werk (Mo-Fr, 08:00 Uhr - 09:00 Uhr)                  |
| Karte 4.1.7-1: | Defizite ÖPNV-Bedienung (Mo-Fr, HVZ)                                                    |

- Karte 4.1.7-2: Defizite ÖPNV-Bedienung (Mo-Fr, NVZ)  
Karte 4.1.7-3: Defizite ÖPNV-Bedienung (Mo-Fr, SVZ)  
Karte 4.1.7-4: Defizite ÖPNV-Bedienung (Sa, NVZ)  
Karte 4.1.7-5: Defizite ÖPNV-Bedienung (Sa, SVZ)  
Karte 4.1.7-6: Defizite ÖPNV-Bedienung (So/Ft., NVZ)  
Karte 4.1.7-7: Defizite ÖPNV-Bedienung (So/Ft., SVZ)  
Karte 6.2-1: Barrierefreiheit Haltestellen (Stand 08/2025)

## Abkürzungsverzeichnis

|         |                                                                            |
|---------|----------------------------------------------------------------------------|
| AT      | ...Aufgabenträger                                                          |
| BER     | ...Flughafen Berlin Brandenburg                                            |
| Bf.     | ...Bahnhof                                                                 |
| B+R     | ...Bike and Ride                                                           |
| BbgBGG  | ...Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz                      |
| BbgFAG  | ...Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz                                |
| BOKraft | ...Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr |
| BOStrab | ...Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen                   |
| BTU     | ...Brandenburgische Technische Universität Cottbus–Senftenberg             |
| CV      | ...Cottbusverkehr GmbH                                                     |
| CVD     | ...Clean Vehicles Directive                                                |
| DB      | ...Deutsche Bahn AG                                                        |
| DIN     | ...Deutsches Institut für Normung                                          |
| DFI     | ...Dynamische Fahrgastinformation                                          |
| EAÖ     | ...Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs           |
| EG-VO   | ...Europäische Verordnung                                                  |
| EW      | ...Einwohnerinnen und Einwohner                                            |
| Fg.     | ...Fahrgast                                                                |
| FGU     | ...Fahrgastunterstand                                                      |
| FP      | ...Fahrtenpaar                                                             |
| Fpl.-km | ...Fahrplan-Kilometer                                                      |
| GSP     | ...Grundfunktionaler Schwerpunkt                                           |
| Hbf     | ...Hauptbahnhof                                                            |
| H BVA   | ...Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen                              |
| Hst.    | ...Haltestelle                                                             |
| HVZ     | ...Hauptverkehrszeit                                                       |

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Abkürzungsverzeichnis

|                     |                                                                               |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| HWK                 | ...Handwerkskammer                                                            |
| ITCS                | ...Intermodal Transport Control System (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) |
| Kfz                 | ...Kraftfahrzeug                                                              |
| LEP                 | ...Landesentwicklungsplan                                                     |
| LEP-HR              | ...Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg                 |
| LK                  | ...Landkreis                                                                  |
| LNVP                | ...Landesnahverkehrsplan                                                      |
| MIV                 | ...Motorisierter Individualverkehr                                            |
| MZ                  | ...Mittelzentrum                                                              |
| NVP                 | ...Nahverkehrsplan                                                            |
| NVZ                 | ...Normalverkehrszeit                                                         |
| öDA                 | ...Öffentlicher Dienstleistungsauftrag                                        |
| ÖPNV                | ...Öffentlicher Personennahverkehr                                            |
| ÖPNVG               | ...Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg        |
| OZ                  | ...Oberzentrum                                                                |
| PBefG               | ...Personenbeförderungsgesetz                                                 |
| P+R                 | ...Park and Ride                                                              |
| RASt                | ...Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen                                |
| RB                  | ...Regionalbahn                                                               |
| RE                  | ...Regionalexpress                                                            |
| RegG                | ...Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs           |
| SaubFahrzeugeBeschG | ...Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge                      |
| SGB                 | ...Sozialgesetzbuch                                                           |
| SPNV                | ...Schienenpersonennahverkehr                                                 |
| SV-pflichtig        | ...sozialversicherungspflichtig                                               |
| SVZ                 | ...Schwachverkehrszeit                                                        |
| TöB                 | ...Träger öffentlicher Belange                                                |
| üÖPNV               | ...Übriger öffentlicher Personennahverkehr                                    |
| VBB                 | ...Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg                                         |
| VCDB                | ...VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH                                        |
| VDV                 | ...Verband Deutscher Verkehrsunternehmen                                      |
| VU                  | ...Verkehrsunternehmen                                                        |

# 1 Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

## 1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) wird den kommunalen Aufgabenträgern die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV)<sup>1</sup> einschließlich des Ausbildungsverkehrs als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durchzuführen.

Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist nach § 9 ÖPNVG der kommunale Nahverkehrsplan (NVP). Dieser stellt einen Rahmenplan dar und soll, aufbauend auf einer Bestandsanalyse und den zu erwartenden strukturellen Entwicklungen, vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen.

Der aktuell gültige NVP wurde 2019 durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Cottbus/Chóśebuz beschlossen und durch Beschlüsse bis Ende 2025 verlängert.

Die Fortschreibung des NVP soll dazu dienen, im Aufgabenfeld des ÖPNV eine sichere und solide Planungsgrundlage zu erhalten, die sowohl den Aspekten der Verkehrs- als auch der Haushaltspolitik Genüge trägt. Des Weiteren dient die Fortschreibung des NVP dazu, die Anforderungen an den ÖPNV klar zu definieren, insbesondere auch im Hinblick auf sich verändernde Rahmenbedingungen.

## 1.2 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der NVP bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Cottbus/Chóśebuz. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

<sup>1</sup> Gemäß ÖPNVG Brandenburg wird zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem ÖPNV im Verkehrsraum öffentlicher Straßen (üÖPNV) unterschieden. Im Weiteren wird dafür vereinfachend ÖPNV verwendet.

Der im NVP definierte Rahmen bindet zum einen die Stadt Cottbus/Chósebuz als Aufgabenträgerin selbst in ihrem Handeln zur Weiterentwicklung des ÖPNV als freiwillige Aufgabe. Zum anderen sind bei der Erteilung der Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem NVP zu beachten und entsprechend seinen Vorgaben eine Abwägung zwischen konkurrierenden Anträgen auf Liniengenehmigungen vorzunehmen.

## 1.3 Grundlagen des Nahverkehrsplans

Im Folgenden werden die diesem NVP zugrunde liegenden gesetzlichen und planerischen Grundlagen vorgestellt.

### 1.3.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der NVP der Stadt Cottbus/Chósebuz setzt den verbindlichen Rahmen für die weitere Gestaltung des ÖPNV-Angebots. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für Cottbus/Chósebuz wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf europäischer, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen für die Fortschreibung des NVP sind:

- Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [1]
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) [2]
- Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVFV) [3]
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [4]
- Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) [5]
- UN-Behindertenrechtskonvention [6]
- Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) [7]
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [8]
- Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) [9]
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) als Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) [10]
- Gesetz über die Ausgestaltung der Rechte der Sorben/Wenden im Land Brandenburg (Sorben/Wenden-Gesetz - SWG) [11]

### 1.3.2 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale sowie lokale Planungen.

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den NVP sind:

- Landesnahverkehrsplan (LNVP) des Landes Brandenburg [12] 2023–2027
- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), nichtamtliche Arbeitsfassung [13]
- Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg [14]
- Infrastrukturprogramm „i2030 Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“ [15]
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóseebuz 2035 [16]
- Entwicklungsstrategie Cottbuser Ostsee, Fortschreibung und Aktualisierung [17]
- Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus/Chóseebuz [18]
- Ortsteilentwicklungskonzept für die 12 ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus [19]
- Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße [20]
- Radverkehrskonzept 2035+ [21]

## 1.4 Beteiligungs- und Anhörungsprozesse

Die durch die Stadt Cottbus/Chóseebuz am 23.11.2023 als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr beauftragte Fortschreibung des NVP für den Zeitraum 2026 bis 2030 wurde aktiv durch den Fachbereich Stadtentwicklung des Dezernates Stadtentwicklung, Mobilität & Umwelt als verantwortlicher Aufgabenträger für die Verkehrsleistungserbringung im Stadtgebiet begleitet. Zudem wurden die politischen Fraktionen und das Verkehrsunternehmen Cottbusverkehr GmbH mittels einer interfraktionellen Arbeitsgruppe in den Planungsprozess einbezogen.

In den verschiedenen Planungsstufen wurden gemeinsame Arbeitskreissitzungen zur Abstimmung von Zwischenergebnissen, vertiefende Abstimmungsgespräche auf fachlicher Ebene sowie Informationstermine in der interfraktionellen Arbeitsgruppe, vor den Ortsteilbeiräten und in Ausschusssitzungen zum jeweiligen Projektstand ausgeführt.

Im Anhörungsverfahren wurden die Stadt- und Ortsteile als Betroffene einbezogen und deren Anforderungen als Träger öffentlicher Belange (TöB) abgefragt.

Die Stadtgesellschaft konnte sich in verschiedenen Beteiligungsformaten an der Nahverkehrsplanung beteiligen. In der Zeit vom 10.06.2024 bis 30.06.2024 bestand die Möglichkeit, an einer getrennt für Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene offerierten Online-Befragung zur Nahverkehrsplanung teilzunehmen. Weiterhin konnten sich die Bürger am 17.06.2024 im Rahmen eines öffentlichen Ideen-Workshops in den Planungsprozess einbringen.

## 2 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Die Zielstellungen der Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers werden im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chósebus 2035, im Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg 2023–2027 und im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg beschrieben.

Diese entsprechen dem unter Beteiligung der Cottbuser Stadtgesellschaft erstellten und von der Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2017 beschlossenen Leitbild Cottbus/Chósebus 2035. Darin wird im Handlungsschwerpunkt „Mobilität, Stadttechnik, Digitales, Energie“ das Ziel einer stadtverträglich gestalteten Mobilität unter konsequenter Stärkung des Umweltverbundes und Nutzung digitaler Möglichkeiten formuliert.

Die verkehrspolitische Zielstellung der Stadt Cottbus/Chósebus besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Zudem sind die im Mobilitätsgesetz Brandenburg in Verbindung mit den im ÖPNV-Gesetz Brandenburg verankerten rechtlichen Rahmenbedingungen zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor richtungsweisend.

Aus den oben genannten Rahmendokumenten und Planungsvorgaben ergeben sich folgende verkehrspolitische Zielsetzungen, die durch die Stadt Cottbus/Chósebus im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV vertieft werden.

### *Vorgaben aus der Verkehrsentwicklungsplanung*

- Das ÖPNV-Angebot hat im Rahmen einer ganzheitlichen, integrierten Systemgestaltung nach den Vorgaben der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt zu erfolgen. Die Verbesserung der Systemverknüpfungen ist als permanente Aufgabe wahrzunehmen.
- Das ÖPNV-Angebot soll zur Wahrnehmung der Funktionalität und Attraktivität der Stadt als Oberzentrum der Region, als Standortfaktor für Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Dienstleistung und Tourismus sowie zur Erreichung der Ziele der Stadtentwicklung beitragen. Hierbei ist die Stadtentwicklung entlang bestehender und leistungsfähiger Straßenbahnstrecken anzustreben und entsprechende Entwicklungsachsen auszubilden. Dazu zählt u. a. die Vermeidung von Rückbauten entlang der betreffenden Achsen und Nachverdichtung von städtebaulichen Lücken.
- Die Straßenbahn bildet weiterhin das Rückgrat in einem gewachsenen Nahverkehrssystem. Die Straßenbahn bleibt Hauptverkehrsträger im ÖPNV der Stadt, indem sie die Bedienung der nachfragestärksten radialen innerstädtischen Verkehrsachsen übernimmt. Umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen haben zur Erhöhung der

Stabilität und Qualität des Straßenbahnbetriebes beigetragen. Dieser Prozess soll fortgeführt werden.

- Die Stadt Cottbus/Chósebus benötigt die Integration in das Fernverkehrssystem der Bahn sowie schnelle, umsteigefreie, häufige und zuverlässige SPNV-Verbindungen mit der Metropole Berlin, dem Flughafen BER, den sächsischen Oberzentren Leipzig und Dresden sowie den benachbarten Mittelzentren.
- Die Stadt Cottbus/Chósebus benötigt zur Fachkräftesicherung auch stabile und zuverlässige grenzüberschreitende Verbindungen der Bahn. Hier sind gerade die Verbindungen über Guben/Gubin nach Zielona Góra oder über Forst nach Żary, Żagań und weiter bis Legnica wichtig und zu nennen. Die letztere Verbindung ermöglicht den Umstieg nach Breslau.

### *Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge*

- Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung ist eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge, welche den Zielen der Mobilitätssicherung für Jedermann, der Verbindung aller wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Klima- und Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dient. Schwerpunkte sind hier auf die zunehmend älter werdende Bevölkerung und die ausreichende Bedienung der Ortsteile zu legen sowie den Schülerverkehr sicherzustellen.

### *Integriertes und einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem*

- Die Angebotsgestaltung im städtischen ÖPNV soll grundsätzlich angebotsorientiert, also nachfragewerbend, erfolgen. Das heißt, dass zwar vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Auch in nachfrageschwachen Teilgebieten und Zeiten ist eine angemessene ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten.
- Der Stadtbusverkehr wird weiterhin die Funktion der Netzergänzung zur Straßenbahn haben. Neben der Flächenerschließung in den Achsenzwischenräumen werden auch ausgewählte Achsenverkehre angeboten sowie Zubringer- und tangentiale Verbindungsaufgaben wahrgenommen.
- Die Regionalbuslinien sichern die Erreichbarkeit der Stadt und der SPNV-Zugangsstellen aus dem Umland und ergänzen innerstädtisch den Stadtverkehr.
- Durch flexible Bedienungsformen wird das ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Teilräumen und Zeiten für die Nutzer kundenorientiert verbessert, den Nachfragestrukturen angepasst und damit rationeller gestaltet.

#### *Erreichen der Klimaschutzziele*

- Um einen wirksamen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele sowie der Luftreinhaltung und Lärminderung zu leisten, soll der Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes (Zufußgehende, Radverkehr, ÖPNV) auf mindestens 60 % erhöht werden.
- Das ÖPNV-System aus Straßenbahn und umweltfreundlichen Stadtbussen sichert einen besonders emissionsarmen ÖPNV, der nachhaltig gesichert werden soll. Die Stadt strebt eine Ablösung kohlenstoffbasierter Antriebe im ÖPNV an und wird dafür die zur Verfügung stehende Fördermöglichkeiten nutzen.

#### *Vorgaben zu Qualität und Mindestbedienung*

- Qualität und Bedienstungsstandards des städtischen ÖPNV sind – gemessen an den finanziellen Möglichkeiten der Stadt - auf hohem Niveau zu gestalten, orientieren sich an dem vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg herausgegebenen Leitfaden über Qualitätsstandards im VBB in der jeweils geltenden Fassung sowie den im Mobilitätsgesetz Brandenburg festgelegten Standards und sind entsprechend der lokalen Rahmenbedingungen anzuwenden.
- Der Aufgabenträger wirkt gemeinsam mit seinem kommunalen Verkehrsunternehmen ständig auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei die Abstimmung von Angebot und Nachfrage, das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation und das Leistungsdurchführungscontrolling.

#### *Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV*

- Die spezifischen Bedürfnisse von Kindern, Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und generell zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit des ÖPNV nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sukzessive möglichst weitgehend erfüllt werden können.

#### *Bevorrechtigung des ÖPNV*

- Das ÖPNV-Angebot soll eine attraktive Alternative zum MIV darstellen. Diesem Zweck dient die innerstädtische Priorisierung des ÖPNV zur Beschleunigung und Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit, mit dem Ziel Örtlichkeiten in der Stadt mit dem ÖPNV schneller erreichen zu können als mit dem MIV. So sollte auch die Förderung von eigenen Fahrwegen für den Bus- und Straßenbahnverkehr intensiviert werden. Parallel dazu sollten die Vorfahrtsregelungen für den Busverkehr in 30 km/h-Zonen mitgedacht werden.

#### *Herausforderungen durch den strukturellen Wandel*

- Durch den bevorstehenden Braunkohleausstieg und den damit einhergehenden Strukturwandelprozess umzusetzende wirtschaftliche (neues Bahnwerk) sowie touristische Projekte wie das Entwicklungsvorhaben „Cottbuser Ostsee“ sind smart, leistungsfähig und kosteneffizient mit dem ÖPNV zu erschließen.
- Neue wachsende Potentialstandorte (z. B. Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie und Gewerbe, Sondervorhaben des konzentrierten Einzelhandels, von Sport und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens) sind in angemessenem Umfang unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte an den ÖPNV anzubinden.
- Der Umweltverbund ist gegenüber dem MIV in den Vordergrund zu stellen, da er für jede Bevölkerungsgruppe Mobilität ermöglicht.

#### *Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)*

- Die Stadt Cottbus/Chóśebuz bekennt sich zur umfassenden Zusammenarbeit im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und zur Anwendung des VBB-Tarifs und des Einnahmenaufteilungsverfahrens und setzt sich in den zuständigen Gremien des VBB für eine maßvolle, den Interessenausgleich zwischen Fahrgästen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen angemessen berücksichtigende Entwicklung der Beförderungstarife ein.

## 3 Analyse und Prognose

### 3.1 Bewertung des NVP 2019 – 2023

#### 3.1.1 Leistungen und Maßnahmen

##### Entwicklungen und Änderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV im Gültigkeitszeitraum des NVP 2019-2023

Die allgemeinen und insbesondere rechtlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV haben sich seit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Cottbus/Chóśebuz für den Zeitraum 2019–2023 maßgeblich weiterentwickelt.

Die **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** im Jahr 2021 passte die gesetzlichen Rahmenbedingungen an die fortschreitende Digitalisierung und den Wunsch nach mehr Flexibilität im ÖPNV-System an. Folgenden Anpassungen wurden u. a. eingeführt:

- Einführung der neuen Verkehrsformen „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44 PBefG)<sup>2</sup> und „gebündelter Bedarfsverkehr“ (§ 50 PBefG)<sup>3</sup>
- Anerkennung von Vermittlungsdiensten als Beförderer im Sinne des PBefG und Erfassung von Vermittlungsdiensten im PBefG
- Verankerung des Ziels der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes
- Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten
- Verlängerung der „Experimentierklausel“ nach § 2 auf fünf Jahre

Im Land Brandenburg wurde im Januar 2024 das Gesetz zur Neuregelung eines **Mobilitätsgesetzes BbGMobG** beschlossen, das in Teilen auch das bestehende ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ändert. Der Beschluss erfolgte mit dem Ziel, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor und die Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) auf 60 % zu schaffen. In Bezug auf den ÖPNV wurden u. a. folgende Festlegungen getroffen:

- Definition eines **integralen Taktfahrplanes** (ITF), der angestrebt wird
- Ziele des ÖPNV-Gesetzes werden durch **angebotsorientierte Planung** erfüllt
- angemessene Verkehrsbedienung ist Erfüllung der **Mindestbedienstandards** nach § 5 BbGMobG

<sup>2</sup> Linienbedarfsverkehr: Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten

<sup>3</sup> Gebündelter Bedarfsverkehr: Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden

- **Mindestbedienstandards** können auch mit flexiblen Bedienformen erfüllt werden
- Vorgabe zur Gestaltung des ÖPNV, sodass der Anteil des **Umweltverbundes im Modal Split auf 60 %** steigt
- Fahrzeuge mit alternativen, **nicht fossilen Antrieben** werden vom Land gefördert

Die **COVID-19-Pandemie** stellte den ÖPNV ab 2020 vor weitreichende Herausforderungen. Mit den zur Bekämpfung der Pandemie getroffenen Maßnahmen wurden das Angebot und die Nutzung des ÖPNV zeitweise stark eingeschränkt. Mit fortschreitender Zeit und einer sinkenden Bedeutung der pandemischen Auswirkungen setzte jedoch ab 2022 eine allgemeine Erholung der Angebots- und Nachfragekennzahlen im ÖPNV ein.

Im Zuge einer fortschreitenden Inflation infolge der COVID-19-Pandemie und der russischen Invasion in der Ukraine im Jahr 2022 wurden auf politischer Seite diverse Maßnahmen zur preislichen Attraktivierung des ÖPNV ergriffen. Im Jahr 2022 gab es mit Hilfe staatlicher Unterstützungsleistungen für drei Monate das sogenannte 9-Euro-Ticket. Seit Mai 2023 wird das Deutschlandticket zur stark rabattierten Nutzung des ÖPNV in ganz Deutschland angeboten.

### Entwicklung der Angebotsstruktur des NVP 2019 – 2023 und der Verkehrsleistung

Den im Nahverkehrsplan 2019-2023 getroffenen Festlegungen zur Angebotsentwicklung wurde mit der weitestgehenden Umsetzung des Zielnetzes Priorität 1 für den Stadtlinienverkehr entsprochen, welches nach der Inbetriebnahme des Klimagerechten Mobilitätsverkehrszentrums Hauptbahnhof/Bahnhofsvorplatz eingeführt wurde. Es zeigt sich, dass die Strukturen des ÖPNV und des Verkehrsangebotes in der Stadt Cottbus/Chóśebuz tragfähig und fahrgastfreundlich sind.

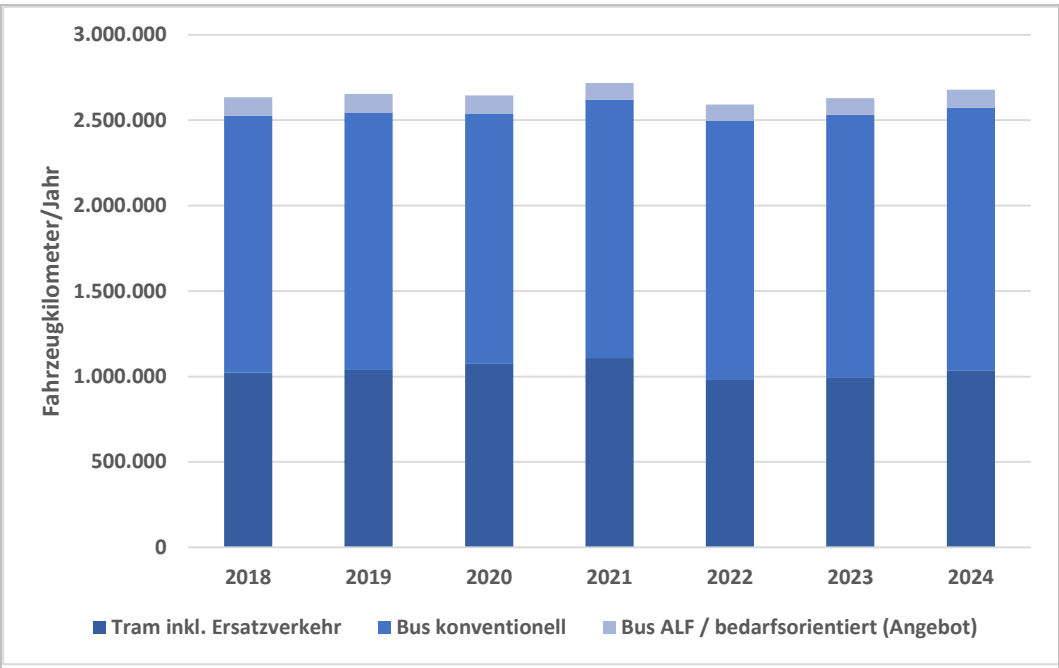


Abbildung 1: Entwicklung der Betriebsleistung im Stadtverkehr seit 2018

In den Jahren 2018 bis 2024 ist eine weitgehend stabile Betriebsleistung der Cottbusverkehr GmbH mit jährlich ca. 1,0 Mio. Fahrplan-Kilometern im Straßenbahnverkehr und ca. 1,6 Mio. Fahrplan-Kilometern im Stadtbusverkehr (inkl. bedarfsorientierte Angebote) zu verzeichnen (siehe Abbildung 1). Auch in den Pandemiezeiten wurden keine nennenswerten Angebotskürzungen vorgenommen.

Nachfolgend sind die wichtigsten Entwicklungen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Zielnetzes Priorität 1 seit 2019 aufgeführt:

| Maßnahme                   | Umsetzungsstatus                  |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Linienkonzept Straßenbahn  | umgesetzt                         |
| Bedienkonzept Straßenbahn  | weitgehend umgesetzt <sup>4</sup> |
| Linienkonzept Bus          | weitgehend umgesetzt <sup>5</sup> |
| Bedienungskonzept Stadtbus | teilweise umgesetzt <sup>4</sup>  |

<sup>4</sup> Nicht fortgeführt wurde der probeweise erweiterte Straßenbahnbetrieb der Linie 4 und die dafür erforderlichen Anpassungen im Busbetrieb sowie Bevorrechtigungsmaßnahmen zur Umlaufbeschleunigung.

<sup>5</sup> Außer der Linie 800 werden alle aus Richtung Spremberg kommenden Regionalbuslinien über die Umsteigeanlage Madlow geführt. Anstatt der Linie 9 (nur Einzelfahrten) verkehren diese Regionalbuslinien über das Südeck.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Analyse und Prognose

| Maßnahme                                           | Umsetzungsstatus                                                                                                      |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bedarfsabhängige Bedienungsangebote                | stufenweise Umsetzung On-Demand-Konzept ab April 2024, aus wirtschaftlichen Gründen zum 30.06.2025 wieder eingestellt |
| Trassenfreihaltung Stadtzentrum – Cottbuser Ostsee | umgesetzt                                                                                                             |
| Prüfung einer Sperrung des Altmarkts für den MIV   | umgesetzt (seit Mitte 2023)                                                                                           |

Tabelle 1: Entwicklungsstand Umsetzung Zielnetz Priorität 1

Damit wurde am Hauptbahnhof eine zentrale Verknüpfung im Gesamtsystem ÖPNV unter Einschluss des SPNV sowie mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ermöglicht.

Das Regionalbusnetz und Bedienungskonzept auf den Regionalbuslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße und sind Gegenstand des Nahverkehrsplanes des Landkreises. Hinsichtlich der in das Stadtgebiet einstrahlenden Linien erfolgt eine intensive Abstimmung für den gemeinsamen Verkehrsraum.

Die im Nahverkehrsplan 2019–2023 aufgeführten Maßnahmen zum Regionalbusnetz sind ebenfalls weitgehend umgesetzt, wie in Tabelle 2 ersichtlich:

| Maßnahme                                                               | Umsetzungsstatus                  |
|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Abstimmung und Kombination Regional- und Stadtlinienbedienung          | weitgehend umgesetzt <sup>5</sup> |
| PlusBus-Konzept des Landkreises Spree-Neiße (informativ)               | umgesetzt                         |
| Verknüpfung Regionalverkehr/Straßenbahn an der Umsteigeanlage Madlow   | umgesetzt                         |
| Zusätzliches Fahrtenangebot im Schülerverkehr / allgemein im Raum Burg | umgesetzt                         |

Tabelle 2: Entwicklungsstand Maßnahmen Regionalbusnetz

#### Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen

Der Nahverkehrsplan 2019–2023 hat Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit und für ÖPNV-Investitionsmaßnahmen festgelegt. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen ist in der nachfolgenden Tabelle 3 aufgeführt.

| Maßnahme                                                                                                       | Umsetzungsstatus                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Barrierefreier Ausbau Tram-/Kombihaltstellen                                                                   | stufenweise Umsetzung                                                                                                                                                                                                                                                |
| Barrierefreier Ausbau Bushaltstellen                                                                           | stufenweise Umsetzung                                                                                                                                                                                                                                                |
| Weitere Ausstattungen (B+R, Carsharing, E-Ladestationen) an Mobilitätsschwerpunkten und Straßenbahndendstellen | B+R weitestgehend umgesetzt, weitere Mobilitätsangebote (überdachte Fahrradabstелung) am Hauptbahnhof und an den Endhaltestellen Madlow, Sachsendorf, Ströbitz, Neu Schmellwitz/Zuschka vorhanden, bisher keine E-Ladestationen an Mobilitätsschwerpunkten vorhanden |
| Einhaltung der Vorgaben für Fahrzeuge bzgl. Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit                      | laufende Erneuerung Fahrzeugpark (Straßenbahn/Bus)                                                                                                                                                                                                                   |
| Umsetzung Clean Vehicles Directive                                                                             | stufenweise Beschaffung von Bussen mit alternativen Antriebssystemen                                                                                                                                                                                                 |

Tabelle 3: Entwicklungsstand Infrastrukturmaßnahmen

#### 3.1.2 Kosten- und Zuschussentwicklung

Die von der Stadt Cottbus/Chóseebuz zur Finanzierung des ÖPNV gezahlten Mittel haben sich in den Jahren 2018 bis 2023 wie in Tabelle 4 dargestellt entwickelt. Die Tabelle zeigt weiterhin die jeweiligen Aufkommens- und Bedarfspositionen an Haushaltsmitteln.

Der Zuschussbedarf ist innerhalb dieses Zeitraums um durchschnittlich 8 % pro Jahr gestiegen. Die Verteilung auf die verschiedenen Jahre zeigt jedoch eine schwankende Verteilung, die vom jeweiligen Jahresverlauf abhängig ist.

Darüber hinaus führen knappe Haushaltsmittel zunehmend zu Problemen bei der Finanzierung des ÖPNV.

Die rasante Kostenentwicklung der letzten Jahre, bei nicht wesentlich steigenden Landeszuweisungen, führt zu immer größeren Problemen bei der Finanzierung des ÖPNV

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Analyse und Prognose

| Zuschussentwicklung (in Tausend Euro)                                 | 2018                | 2019                | 2020                | 2021                | 2022                | 2023                | 2024                |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| <b>Landeszuweisung ÖPNVG (gesamt)</b>                                 |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |
| Landesmittel nach § 1 (2)<br>ÖPNVFV (allgemeines Angebot)             | 2.089               | 2.179               | 2.078               | 1.892               | 1.943               | 5.461               | 5.551               |
| Landesmittel nach § 1 (3)<br>ÖPNVFV (Ausbildungsverkehr)              | 1.176               | 1.159               | 1.156               | 1.135               | 1.104               | 0                   | 0                   |
| Landesmittel nach § 1 (4)<br>ÖPNVFV (Strab/O-Bus)                     | 865                 | 863                 | 819                 | 811                 | 818                 | 0                   | 0                   |
| Landesmittel nach § 1 (3)<br>ÖPNVFV (Barrierefreiheit Aufgabenträger) | 87                  | 91                  | 86                  | 77                  | 79                  | 0                   | 0                   |
| Landesmittel nach § 1 (5)<br>ÖPNVFV (Barrierefreiheit Strab/Bus)      | 1.278               | 1.438               | 959                 | 959                 | 959                 | 0                   | 0                   |
| <b><u>Zwischensumme Landeszuweisung</u></b>                           | <b><u>5.495</u></b> | <b><u>5.730</u></b> | <b><u>5.098</u></b> | <b><u>4.874</u></b> | <b><u>4.903</u></b> | <b><u>5.461</u></b> | <b><u>5.551</u></b> |
| Corona Rettungsschirm                                                 | 0                   | 0                   | 608                 | 1.030               | 1.454               | 0                   | 0                   |
| Billigkeitsleistung Deutschland Ticket                                | 0                   | 0                   | 0                   | 0                   | 0                   | 682                 | 1.068               |
| Brandenburg-Paket                                                     | 0                   | 0                   | 0                   | 0                   | 0                   | 1.327               | 816                 |
| Saldo kreisgrenzen überschreitende Verkehre (an/von LKs)              | -263                | -269                | -259                | -248                | -244                | -122                | -174                |
| Ansparung investive Mittel (-)<br>Nutzung angesparter Mittel (+)      | -855                | -1.550              | -948                | 2.911               | -1.944              | -1.543              | -1.229              |
| <b>Summe Landeszuweisung</b>                                          | <b>4.377</b>        | <b>3.911</b>        | <b>4.499</b>        | <b>8.567</b>        | <b>4.169</b>        | <b>5.805</b>        | <b>6.032</b>        |
| <b>Einsatz von Haushaltsmitteln</b>                                   |                     |                     |                     |                     |                     |                     |                     |
| Betriebskostenzuschuss aus städtischen Mitteln (Eigenmittel)          | 5.386               | 5.966               | 6.843               | 7.893               | 10.950              | 9.025               | 15.567              |
| Betriebskostenzuschuss aus städtischen Mitteln (Landesmitteln)        | 1.651               | 1.725               | 1.648               | 2.766               | 1.459               | 3.745               | 1.679               |

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

Analyse und Prognose

| Zuschussentwicklung (in Tausend Euro)                         | 2018         | 2019         | 2020          | 2021          | 2022          | 2023          | 2024          |
|---------------------------------------------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Zuweisung Ausgleichsleistung Schüler- und Ausbildungsverkehr  | 760          | 740          | 741           | 736           | 712           | 0             | 0             |
| Investitionskostenzuschuss (Eigennittel, inkl. Vorjahresrest) | 0            | 0            | 513           | 2.423         | 1.362         | 503           | 4.778         |
| Investitionskostenzuschuss (Landesmittel)                     | 1.780        | 1.365        | 1.485         | 4.096         | 2.001         | 1.106         | 4.321         |
| <b>Summe Haushaltsmitteleinsatz</b>                           | <b>9.577</b> | <b>9.796</b> | <b>11.230</b> | <b>17.914</b> | <b>16.484</b> | <b>14.379</b> | <b>26.345</b> |
| <b>Mittelbereitstellung aus dem städtischen Haushalt</b>      | <b>5.200</b> | <b>5.885</b> | <b>6.731</b>  | <b>9.347</b>  | <b>12.315</b> | <b>8.574</b>  | <b>20.313</b> |

Tabelle 4: Zuschussentwicklung 2018-2024

## 3.2 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Räumliche Einordnung

Cottbus/Chósebuz ist als zweitgrößte Stadt des Landes Brandenburg (nach Potsdam) als Oberzentrum im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion [13] definiert. Als Oberzentrum besitzt Cottbus/Chósebuz eine überregionale Bedeutung bei der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren spezialisierten Bedarfes und wird u. a. durch besondere Verkehrsinfrastrukturen mit großräumiger bzw. europäischer Anbindung charakterisiert. Die Stadt Cottbus/Chósebuz ist das demografische, kulturelle und wirtschaftliche Zentrum der Niederlausitz. Cottbus/Chósebuz ist eine kreisfreie Großstadt. In der mittel- und nahräumlichen Versorgung übernimmt die Stadt außerdem Aufgaben eines Mittelzentrums für die zugeordneten Ämter und amtsfreien Gemeinden Neuhaußen/Spree, Drebkau, Kolkwitz und Burg (Spreewald).

Cottbus/Chósebuz gehört der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald an. Diese besteht neben Cottbus/Chósebuz aus den Landkreisen Oberspreewald-Lausitz, Dahme-Spreewald, Elbe-Elster und Spree-Neiße und ist mit ca. 596.000 Einwohnern (Stand 2023) die zweitgrößte Region Brandenburgs. [22]

Das Stadtgebiet liegt zwischen dem Lausitzer Grenzwall und dem Spreewald und ist vollständig durch den Landkreis Spree-Neiße umschlossen. Es bestehen enge verkehrliche Verflechtungen mit resultierendem intensivem Abstimmungsbedarf zwischen Stadt und Landkreis. Cottbus/Chósebuz ist Teil der im Süden von Berlin angrenzenden Wirtschaftsregion Lausitz, welche darüber hinaus die Landkreise Dahme-Spreewald, Spree-

Neiße/Sprjewja-Nysa, Oberspreewald-Lausitz, Elbe-Elster umfasst und der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Lausitz dient.

### 3.2.2 Gliederung der Stadt

Die Stadt Cottbus/Chósebus ist in fünf Stadtgebiete, 19 Ortsteile und 78 statistische Bezirke gegliedert. Die Struktur der Gesamtstadt und der Ortsteile wird im Verkehrsmodell der Stadt Cottbus/Chósebus<sup>6</sup> durch 84 Verkehrszellen widergespiegelt.

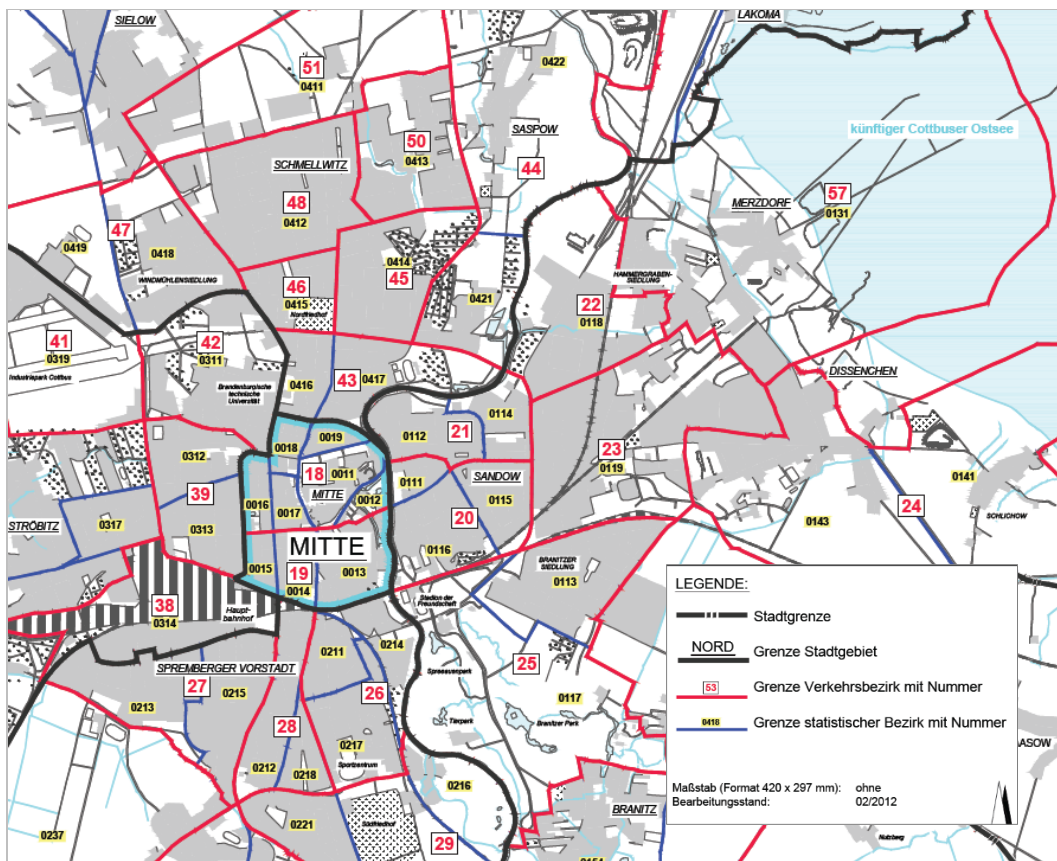


Abbildung 2: Verkehrszelleneinteilung Cottbus/Chósebus

Die Verkehrszellen entsprechen dabei in ihrer räumlichen Abgrenzung den Ortsteilen in der Form, dass ein Ortsteil durch eine oder mehrere Verkehrszellen repräsentiert wird. Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgen auf Basis der räumlichen Abgrenzung der Verkehrszellen. Die weiteren Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln erfolgen auf Basis der Verkehrszellen.

<sup>6</sup> VISUM-Verkehrsmodell der Stadt Cottbus/Chósebus; VCDB; Dezember 2021

### 3.2.3 Bevölkerung

In der Stadt Cottbus/Chósebus leben derzeit 100.275 Personen mit Hauptwohnsitz (Stand 31.12.2024)<sup>7</sup>. Bei einer Gesamtfläche von 165,62 km<sup>2</sup> ergibt dies eine Einwohnerdichte von ca. 605 Personen je Quadratkilometer. Anhang 1 zeigt die aktuellen Strukturdaten für die Ortsteile der Stadt Cottbus/Chósebus.

Die Analyse der Einwohnerverteilung erfolgte auf Basis der im Verkehrsmodell verankerten Strukturdaten. Diese bilden das Basisjahr 2019 ab. Hiernach bewohnen die meisten Personen die Ortsteile Sandow-Süd, Stadtfeld und Stadtmitte (vgl. Abbildung 3 und vergrößerte Darstellung in Karten 3.2.31 und 3.2.3-2).

Für das Jahr 2030 wird gegenüber 2019 ein Zuwachs um ca. 4 % auf 104.041 Einwohner prognostiziert. Dabei sind die größten Zunahmen in Stadtfeld (+3.600 Einwohner) und im Bereich der sogenannten Seevorstadt (+3.000 Einwohner) zu verzeichnen. Die stärksten Einwohnerrückgänge gibt es in Sachsendorf (-700 Einwohner), Neu-Schmellwitz und Stadtmitte (jeweils -400 Einwohner).

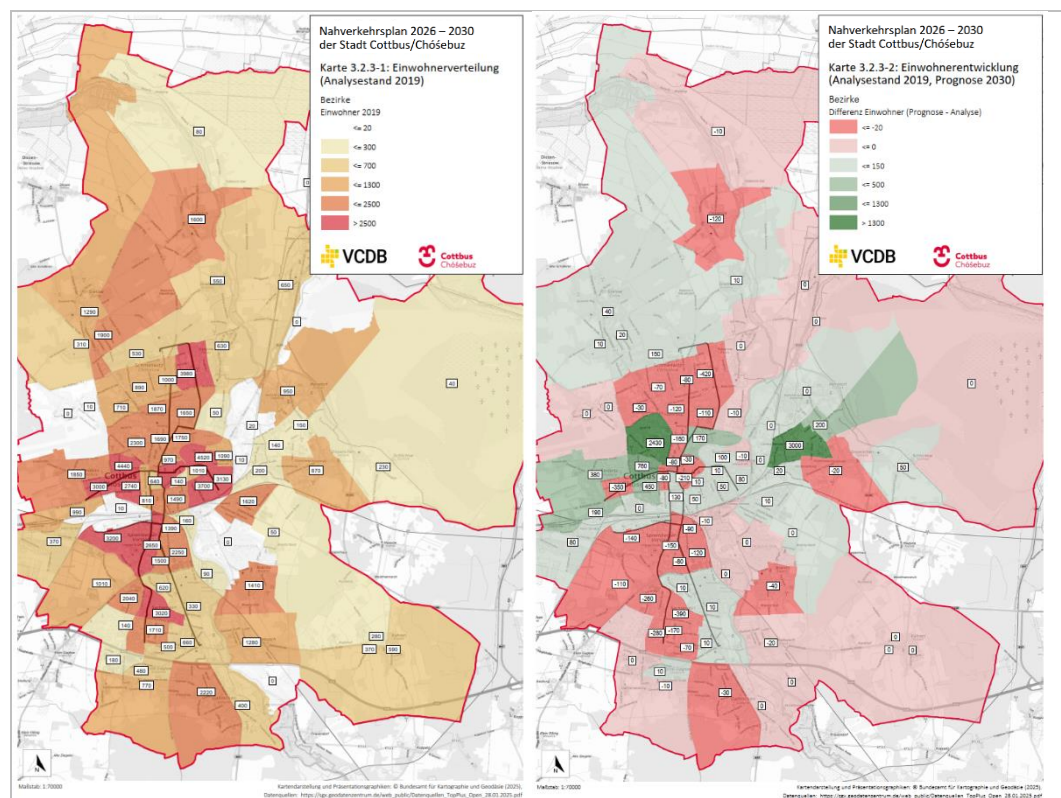


Abbildung 3: Einwohnerverteilung Analyse und Prognose

<sup>7</sup> Quelle: Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus

### 3.2.4 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

In der Stadt Cottbus/Chóseebuz gibt es ca. 61.400 Erwerbstätige <sup>8</sup> [23]). Für das Jahr 2024 wurden von der Bundesagentur für Arbeit folgende Kennwerte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten veröffentlicht (Werte gerundet) [24]:

|                                                         | Anzahl |
|---------------------------------------------------------|--------|
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort | 48.500 |
| Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort    | 38.050 |
| Arbeitslosenquote                                       | 8,1 %  |
| Einpendler                                              | 23.140 |
| Auspendler                                              | 12.690 |
| Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler)              | 10.450 |

Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt Cottbus/Chóseebuz

Die ca. 48.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort machen einen Anteil von ca. 79 % aller Erwerbstätigen in der Stadt Cottbus/Chóseebuz aus.

Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann der Abbildung 4 (vergrößerte Darstellung in den Karten 3.2.4-1 und 3.2.4-2) die Verteilung auf die Arbeitsorte (Ortsteile) entnommen werden<sup>9</sup>. In Stadtmitte arbeiten mit ca. 8.400 die meisten Personen, gefolgt von der Spremberger Vorstadt mit ca. 5.900 Arbeitsplätzen, Groß Gaglow mit ca. 3.800 Arbeitsplätzen und Stadtfeld mit ca. 3.200 Arbeitsplätzen.

Die Entwicklung der Beschäftigten ist von einem leichten Wachstum geprägt. So nahm die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort im Zeitraum von 2019 bis 2023 um ca. 5 % zu. Auch bei den Pendelnden wurde in diesem Zeitraum eine zunehmende Entwicklung mit einem Anstieg um ca. 5 % beim Einpendeln verzeichnet.

Für das Jahr 2030 ist gemäß der städtischen Verkehrsprognose gegenüber dem Jahr 2019 ein Zuwachs um ca. 8.000 (+17 %) auf ca. 55.000 Arbeitsplätze und somit eine weitere positive Entwicklung und Stabilisierung des Wirtschaftsstandortes zu erwarten.

<sup>8</sup> Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbstständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.

<sup>9</sup> Datenbasis: Analyse-Verkehrsmodell (Stand 2019)

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

### Analyse und Prognose

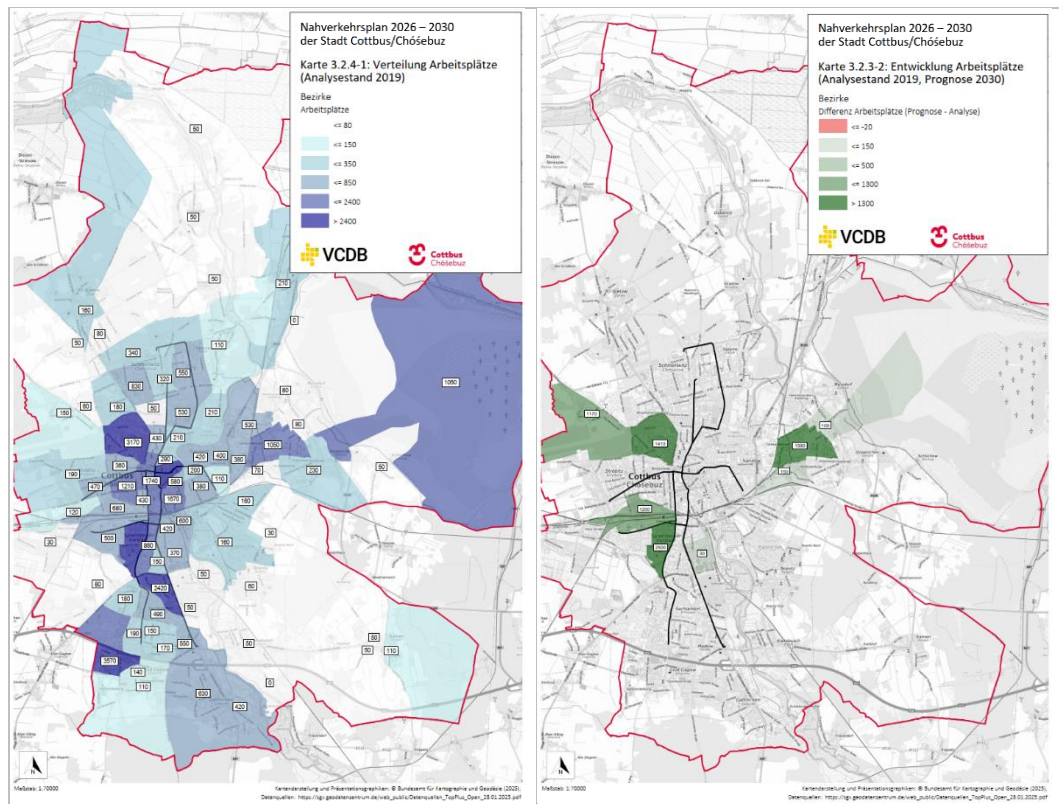


Abbildung 4: Entwicklung Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Analysestand 2019, Prognose 2030)

Als Oberzentrum ist die Stadt Cottbus/Chósebuz ein attraktiver Arbeitsplatzstandort. Dies spiegelt sich beispielsweise im Pendlersaldo wider. Gemäß Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit beträgt dieser Saldo ca. 10.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Es überwiegen somit die Einpendelnden.

Zwischen dem Landkreis Spree-Neiße und Cottbus/Chósebuz pendeln täglich ca. 16.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Weitere stark nachgefragte Beziehungen bestehen von und zum Landkreis Oberspreewald-Lausitz mit ca. 4.600 Pendelnden. Darüber hinaus bestehen intensive Verflechtungen mit ca. 2.700 täglich pendelnden Personen nach Spremberg, Berlin und Kolkwitz mit jeweils ca. 2.600 Pendelnden sowie nach Forst (Lausitz) und Peitz mit ca. 2.000 bzw. ca. 1.500 täglichen Pendelnden.

In Abbildung 5 sowie Karte 3.2.3-3 sind die Penderverflechtungen der Stadt Cottbus/Chósebuz grafisch dargestellt.

## Analyse und Prognose



Als Oberzentrum ist Cottbus/Chósebus außerdem ein Zentrum der Verwaltung. Der Verwaltungsstandort befindet sich in Stadtmitte. Weitere Behördenzentren befinden sich im Bereich Hardenbergstraße in Madlow, in der Lipezker Straße in Sachsendorf (Landesamt

für Soziales und Versorgung Brandenburg) und in der Heinrich-Hertz-Straße in Sielow (Bundesnetzagentur).

Schwerpunktbereiche der Wirtschafts-, Wissenschaftsstandort- und damit auch der Arbeitsplatzentwicklung sind bzw. sollen in Zukunft sein:

- LEAG GmbH als Holding mit ihren Töchtern
- Medizinische Universität Lausitz – Carl Thiem mit dem digitalen Leitkrankenhaus
- Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (BTU)
- Stadtverwaltung
- Deutsche Bahn mit dem ICE-Instandhaltungswerk
- Majorel Cottbus GmbH
- ansiedelnde Forschungseinrichtungen der Fraunhofer-Gesellschaft, der Leibniz-Gemeinschaft sowie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt
- im Rahmen des Strukturwandels ansiedelnde Bundesbehörden
- Zukunftsstandorte Lausitz Science Park (LSP) und Seevorstadt

### 3.2.5 Bildungseinrichtungen

In der Universitätsstadt Cottbus/Chósebuz sind zwei Standorte der BTU angesiedelt: der Zentralcampus in Cottbus-Ströbitz und der Campus Cottbus-Sachsendorf. Northwestlich des Zentralcampus (angrenzend an den Technologie- und Industriepark Cottbus) befindet sich außerdem die Außenstelle Campus Nord der BTU. An der BTU studieren insgesamt ca. 5.610 Studenten (Wintersemester 2023/2024), wobei die größte Zahl an Studierenden am Zentralcampus mit rund 5.000 Studierenden vorzufinden ist. Insgesamt hat sich die Zahl der Studierenden in den letzten Jahren nicht wesentlich verändert und wird auch künftig in dieser Größenordnung erwartet.

Im Schuljahr 2023/2024 wurden in Cottbus/Chósebuz 15.985 Schülerinnen und Schüler an 38 Schulen der schulischen und beruflichen Bildung unterrichtet.

Die Zentren der weiterführenden Bildung befinden sich im Ortsteil Schmallwitz mit dem Oberstufenzentrum Sielower Straße und in Sachsendorf mit dem Pückler-Gymnasium und dem Oberstufenzentrum Makarenkostraße, in Sandow mit der Theodor-Fontane-Gesamtschule und dem Evangelischen Gymnasium<sup>10</sup>, in Saspow mit dem Humboldt-Gymnasium sowie dem Max-Steenbeck-Gymnasium und dem Niedersorbischen Gymnasium im BTU-Bereich und in Ströbitz mit dem Ludwig-Leichhardt-Gymnasium.

Ein dichtes Netz an Grundschulen ist über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Eine Ausnahme bildet der südöstliche Stadtbereich<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Schule in freier Trägerschaft

<sup>11</sup> Die neu eingerichtete Grundschule Kahren wurde zum Schuljahr 2024/2025 eröffnet.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Analyse und Prognose

| Bildungseinrichtung                                                                                                   | Anzahl Einrichtungen | Anzahl Schülerinnen, Schüler, Auszubildende |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------|
| Grundschule, öffentliche Trägerschaft                                                                                 | 14                   | 4.474                                       |
| Grundschule, freie Trägerschaft                                                                                       | 1                    | 312                                         |
| Oberschule, öffentliche Trägerschaft                                                                                  | 4                    | 1.082                                       |
| Gesamtschule, öffentliche Trägerschaft                                                                                | 2                    | 1.038                                       |
| Freie Waldorfschule Cottbus                                                                                           | 1                    | 333                                         |
| Gymnasium, öffentliche Trägerschaft                                                                                   | 6                    | 3.077                                       |
| Grundschule, sonderpädagogischer Förderschwerpunkt „körperliche und motorische Entwicklung“, öffentliche Trägerschaft | 1                    | 313                                         |
| Schule, sonderpädagogischer Förderschwerpunkt "geistige Entwicklung", öffentlicher Trägerschaft                       | 1                    | 232                                         |
| Oberstufenzentrum <sup>12</sup>                                                                                       | 2                    | 3.525                                       |
| Sportschule                                                                                                           | 1                    | 480                                         |
| Schule Zweiter Bildungsweg                                                                                            | 1                    | 138                                         |
| Berufliche Schule, freie Trägerschaft                                                                                 | 2                    | 481                                         |
| Fachschule                                                                                                            | 1                    | 500                                         |
| <b>Summe</b>                                                                                                          | <b>38</b>            | <b>15.985</b>                               |

Tabelle 6: Bildungseinrichtungen und Anzahl Schüler, Schülerinnen, Auszubildende im Schuljahr 2023/2024

Gemäß Schulentwicklungsplanung [25] sind folgende zentrale Schulbauten und Erweiterungen vorgesehen bzw. bereits realisiert.

- Neubau private Grundschule (einzügig, 6 Klassen) in Kahren
- Aufbau einer Gesamtschule Spree-Neiße (vier- bis fünfzügig mit gymnasialer Oberstufe) in Kolkwitz (Ortsteil Hänchen), seit 02.09.2024 in Betrieb
- Neubau Gesamtschule in der Joliet-Curie-Straße (Eröffnung 2027)

<sup>12</sup> davon ein Oberstufenzentrum mit zwei Abteilungen

#### 3.2.6 Tourismus, Freizeit und Erholung

Neben den bereits bestehenden touristischen Anziehungspunkten wie der historischen Cottbuser Altstadt, dem Parkareal aus Branitzer Park, Tier- und Spreeauenpark, dem Schloss Branitz und dem Industriekulturdenkmal Kunstmuseum Dieselkraftwerk wird künftig auch der Cottbuser Ostsee eine wichtige Rolle für die touristische Entwicklung der Region spielen. Vor der Covid-19-Pandemie belief sich die Anzahl der Übernachtungen auf ca. 280.000 Übernachtungen im Jahr und wurde bereits im Jahr 2023 wieder erreicht.

Bis zum Jahr 2025 soll durch Flutung des ehemaligen und 1.900 Hektar großen Braunkohlelitagebaugebietes Cottbus Nord mit dem Ostsee der größte künstliche See Deutschlands entstehen. Aufgrund der dadurch erwarteten touristischen Potenziale besitzt die ÖPNV-Anbindung an das Stadtgebiet eine besondere Bedeutung.

#### 3.2.7 Bestehende Infrastruktur-Planungen

In den nächsten Jahren sind im Nahverkehrsraum folgende infrastrukturelle bzw. siedlungsstrukturelle Maßnahmen mit Auswirkungen auf die verkehrliche Entwicklung geplant:

- Erweiterung ICE-Werk Cottbus, Inbetriebnahme viergleisige Instandhaltungshalle 2026
- Innovationszentrum Universitätsmedizin Lausitz (IUC) bis 2029
- Ortsumfahrungen B 168n, B 97n (2. Bauabschnitt bis 2026, 3. Bauabschnitt noch offen)
- Erweiterung Lausitz Science Park

Langfristig sind außerdem folgende Vorhaben für die Stadt bedeutsam:

- Ansiedlung außeruniversitärer Institute nördlich des BTU-Zentralcampus
- Entwicklungsgebiet Cottbuser Ostsee/Seevorstadt
- Ortsumfahrung Klein Oßnig (B169) mit neuem Anschluss an die BAB 15 in Hänchen (derzeit Linienbestimmung)
- Reaktivierung Haltepunkt Kiekebusch (Abhängig von Entscheidung des Landes, derzeit in der Nutzen-Kosten-Untersuchung)

Darüber hinaus sind für den Nahverkehrsraum verkehrlich bedeutsame, aber nicht unter die Aufgabenträgerschaft der Stadt Cottbus/Chóśebuz fallende Infrastruktur-Maßnahmen zur Beschleunigung von Eisenbahnverbindungen geplant:

- Einführung Bahnangebot RE20 Cottbus/Chóśebuz - Flughafen BER - Berlin Hbf. (tief) nach Fertigstellung der Dresdner Bahn bis Ende 2025 erst bis Lübbenau, ab Fertigstellung des 2. Gleises ab Lübbenau bis Cottbus/Chóśebuz
- Zweigleisiger Ausbau der Eisenbahnstrecke Lübbenau/Spreewald - Cottbus/Chóśebuz bis Ende 2027

- Ausbau Bahnhof Königs-Wusterhausen (Entflechtung Nordkopf und zweites neues Regionalbahngleis) bis vsl. Ende 2027
- Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Cottbus/Chóśebuz - Horka - Görlitz - (Wrocław) bis 2038
- Ausbau des Bahnhofes Cottbus/Chóśebuz bis 2038
- Ausbau der Strecke Cottbus/Chóśebuz - Guben und Elektrifizierung der Strecke Guben - Gubin - (mit Anbindung an Zielona Góra und Poznań) bis 2038
- Ausbau der Strecke Cottbus/Chóśebuz - Hoyerswerda - Hosena - Kamenz - Dresden bis 2038
- Ausbau der Strecke Cottbus/Chóśebuz - Doberlug-Kirchhain - Leipzig bis 2038
- Ausbau der Strecke Cottbus/Chóśebuz - Forst (und weiter Żary und Wrocław) bis 2038

Des Weiteren existieren Untersuchungen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes in Cottbus/Chóśebuz. Darauf wird in Abschnitt 5 eingegangen.

### 3.3 ÖPNV-Angebotsstruktur

Die Grundlage zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2024 für die Stadt Cottbus/Chóśebuz (inkl. SPNV). Die Cottbusverkehr GmbH (CV) ist per öffentlichem Dienstleistungsauftrag (öDA) mit dem Betrieb des städtischen ÖPNV betraut. Ergänzt wird das städtische Verkehrssystem durch Regionalbuslinien und den SPNV.

## Analyse und Prognose

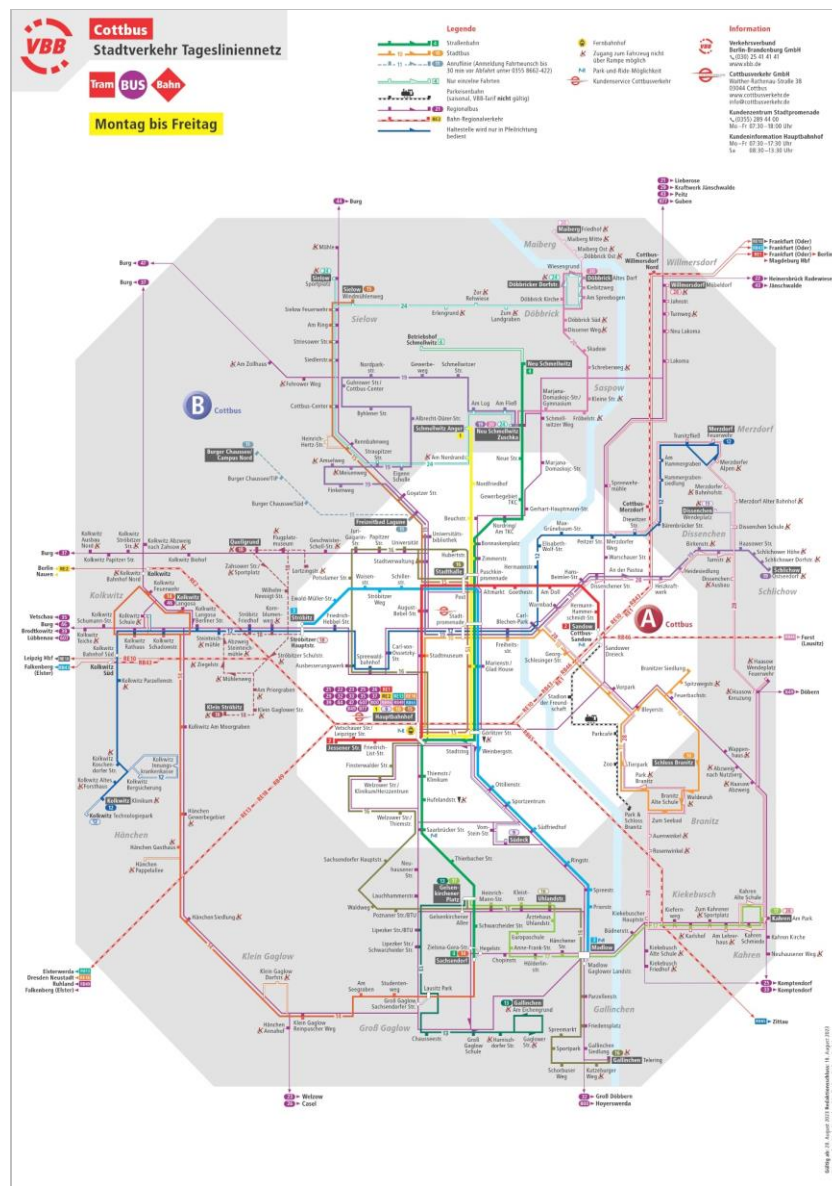


Abbildung 6: Liniennetzplan Cottbus/Chósebus AB Tagesliniennetz

### 3.3.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Die Stadt Cottbus/Chósebus ist nur mittels Einzelfahrten an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Mit den Zügen des Regionalverkehrs können die wichtigen Fernverkehrsknoten Berlin Hauptbahnhof und Leipzig Hauptbahnhof im Taktverkehr erreicht werden.

Durch einen stabilen 60-Minuten-Takt der Linie RE2 besteht bei einer Fahrzeit von ca. 90 Minuten eine Anbindung an den Eisenbahnknotenpunkt Berlin Hauptbahnhof mit seinen umfangreichen Fernverkehrsangeboten. Der Fernbahnhof Leipzig Hbf. ist mit der Linie RE10 alle 120 Minuten in ca. 105 Minuten Fahrzeit erreichbar.

Für eine Verknüpfung zum Busfernverkehr ist eine Fernbushaltestelle am Cottbuser Hauptbahnhof vorhanden.

Die lagebezogen relevanten Flughäfen für die Stadt Cottbus/Chósebus sind die Flughäfen Berlin-Brandenburg in Schönefeld und Leipzig/Halle. Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist mit dem Regionalexpress und Bussen und der Flughafen Leipzig/Halle mit dem Regionalexpress und der S-Bahn ab Leipzig an den Cottbuser Hauptbahnhof angebunden.

### 3.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Durch Cottbus/Chósebus führen sechs Eisenbahnstrecken, auf denen zehn SPNV-Linien der DB AG und ODEG verkehren. Neben dem Cottbuser Hauptbahnhof existieren im Stadtgebiet drei weitere SPNV-Haltepunkte:

- Sandow (Verknüpfung mit Straßenbahn und Parkeisenbahn)
- Merzdorf (nächstgelegene Bushaltestelle Drewitzer Straße ca. 250 m entfernt)
- Willmersdorf-Nord (keine Verknüpfung mit weiteren ÖPNV-Angeboten)

Diese Haltepunkte besitzen für den innerstädtischen Verkehr eine untergeordnete Bedeutung.

Aus touristischer Sicht ist der Haltepunkt Sandow bedeutsam, da durch die Verknüpfung zur Parkeisenbahn ein respektables saisonales ÖPNV-Angebot zur Erschließung des Schlosses Branitz und den zugehörigen Parkanlagen vorgehalten wird.

Auf allen SPNV-Strecken in Cottbus/Chósebus gibt es täglich durch Überlagerungen mindestens stündliche Verbindungen, im Korridor Cottbus/Chósebus - Senftenberg besteht ein angenäherter 30-Minuten-Takt.

In Tabelle 7 sind die Betriebszeiten und Regeltakte der im Nahverkehrsraum verkehrenden SPNV-Linien aufgeführt.

# Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

## Analyse und Prognose

| Linie             | Linienweg                                                                                                 | Re-<br>gel-<br>takt<br>[min] | Betriebszeit  |               |               |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|                   |                                                                                                           |                              | Mo-Fr         | Sa            | So            |
| RE1               | Cottbus [Chóśebuz] - Eisenhüttenstadt - Frankfurt (Oder) - Berlin Hbf - Potsdam - Brandenburg - Magdeburg | nur Einzel-fahrten           | 12:56 - 18:06 | „13           | „13           |
| RE2 <sup>14</sup> | Nauen - Berlin - Cottbus [Chóśebuz]                                                                       | 60                           | 03:07 - 23:02 | 03:07 - 23:02 | 03:07 - 23:02 |
| RE10              | Frankfurt (Oder) - Cottbus [Chóśebuz] - Falkenberg (Elster) - Leipzig                                     | 120                          | 06:57 - 01:19 | 06:57 - 01:19 | 06:57 - 01:19 |
| RE13              | Cottbus [Chóśebuz] - Senftenberg [Zły Komorow] - Elsterwerda                                              | 60                           | 06:08 - 21:08 | 06:08 - 21:08 | 06:08 - 21:08 |
| RE18              | Cottbus [Chóśebuz] - Senftenberg - Ruhland - Großenhain - Dresden                                         | 120                          | 03:36 - 20:20 | 03:36 - 20:20 | 03:36 - 20:20 |
| RB43              | Falkenberg (Elster) - Cottbus [Chóśebuz] - Frankfurt (Oder)                                               | 120                          | 04:02 - 00:42 | 04:02 - 00:42 | 04:02 - 00:42 |
| RB46/RB93         | Cottbus [Chóśebuz] - Forst (Lausitz) [Barść (Łużyca)] - Żary - Żagań                                      | 60/<br>180                   | 04:46 - 23:10 | 04:46 - 23:10 | 04:46 - 23:10 |
| RB49              | Cottbus [Chóśebuz] - Senftenberg [Zły Komorow] - Falkenberg (Elster)                                      | 60                           | 04:36 - 00:08 | 05:50 - 00:08 | 05:50 - 00:08 |
| RB65              | Cottbus - Görlitz - Zittau                                                                                | 60                           | 04:52 - 23:04 | 05:56 - 00:48 | 07:04 - 00:48 |

Tabelle 7: Betriebszeiten und Regeltakte im SPNV

<sup>13</sup> Keine Bedienung von Cottbus/Chóśebuz am Wochenende

<sup>14</sup> ab 12/2025 Einzelfahrten RE20 zwischen Cottbus und Berlin Hbf über BER und Südkreuz, ab 12/2027 voraussichtlich Stundentakt (RE2+RE20 Halbstundentakt)

### 3.3.3 Stadtverkehr

Die Straßenbahn bildet das Rückgrat des ÖPNV in Cottbus/Chósebuz. Sie ist dabei nicht nur das leistungsfähigste Verkehrsmittel, sondern weist auch die höchste Zuverlässigkeit auf.

Die Linien 2 und 3 verkehren an Werktagen (Schule) grundsätzlich im 15-Minuten-Takt und am Wochenende aller 30-Minuten. Auf der Linie 4 wird nachfragebedingt in der Woche ein 10-Minuten-Takt angeboten, an Samstagen reduziert sich dieser auf einen 15-Minuten-Takt und sonntags auf einen 30-Minuten-Takt. Für den Streckenast von der Innenstadt in Richtung Schmellwitz Anger fehlen derzeit durch Unfälle Straßenbahnfahrzeuge und er weist Sanierungsbedarf auf. Daher wird er derzeit durch Ersatzverkehr (EV1) werktags im 20-Minuten-Takt und am Wochenende im 30-Minuten-Takt bedient.

Die Streckenäste werden an allen Wochentagen in der Regel von 05:00 Uhr bis 21:00 Uhr bedient. Eine Ausnahme bildet die Linie 4, welche einen verlängerten Bedienzeitraum aufweist. In Tabelle 8 sind die Linien der Straßenbahn und ihre Bedienzeiträume im Wochenverlauf aufgeführt.

| Linie | Linienweg                                                | Takt ST [min] | Betriebszeit  |               |               |
|-------|----------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|       |                                                          |               | Mo-Fr (ST)    | Sa            | So            |
| EV1   | Stadthalle - Schmellwitz Anger                           | 20            | 04:32 - 21:30 | 05:30 - 21:14 | 05:30 - 21:14 |
| 2     | Sandow - Stadthalle - Hauptbahnhof - Jessener Straße     | 15            | 04:24 - 21:14 | 04:53 - 21:22 | 04:53 - 21:22 |
| 3     | Ströbitz - Stadthalle - Stadtpromenade - Madlow          | 15            | 04:44 - 20:53 | 04:59 - 20:53 | 04:59 - 20:53 |
| 4     | Stadthalle - Stadtpromenade - Hauptbahnhof - Sachsendorf | 10            | 04:02 - 21:45 | 05:02 - 21:45 | 05:02 - 21:45 |

Tabelle 8: Betriebszeiten und Regeltakte Straßenbahn

Die Erschließung von nicht durch die Straßenbahn abgedeckten Stadtgebieten erfolgt durch die Stadtbuslinien, welche Taktfolgen zwischen 20 und 60 Minuten oder auch nur Einzelfahrten bzw. Rufbusfahrten aufweisen. Das Angebot an Schul- und Ferientagen ist gleich, lediglich die Linien 24 und 28 verkehren nur an Schultagen. An Samstagen erfolgt auf fünf Linien keine Bedienung, an Sonntagen entfällt zusätzlich die Bedienung auf der Linie 13.

An Samstagen reduziert sich das Angebot auf ca. 50 %, am Sonntag auf ca. 35 % der Fahrten im Vergleich zum Werktag (Schule).

Das Angebot des Stadtbusverkehrs ist in der folgenden Tabelle 9 dargestellt.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Analyse und Prognose

| Li-<br>nie | Linienweg                                                                                   | Takt<br>(ST <sup>15</sup> )<br>[min] | Betriebszeit  |               |               |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|            |                                                                                             |                                      | Mo-Fr (ST)    | Sa            | So            |
| 2N         | Jessener Straße - Haupt-<br>bahnhof - Stadthalle -<br>Sandow                                | 30                                   | 21:08 - 01:01 | 21:08 - 01:01 | 21:08 - 01:01 |
| 3N         | Ströbitz - Stadthalle -<br>Hauptbahnhof - Madlow                                            | 30                                   | 20:39 - 01:00 | 20:39 - 01:00 | 20:39 - 01:00 |
| 4N         | Neu Schmellwitz Zuschka<br>- Stadthalle - Hauptbahn-<br>hof - Groß Gaglow Lau-<br>sitz Park | 30                                   | 20:58 - 03:56 | 20:58 - 05:34 | 20:58 - 05:34 |
| 9          | Hauptbahnhof - Südeck                                                                       | 60                                   | 07:10 - 16:50 | -             | -             |
| 10         | Hauptbahnhof - Branitzer<br>Siedlung - Schloss Branitz                                      | 60                                   | 04:47 - 22:21 | 07:07 - 22:21 | 07:07 - 22:21 |
| 11         | Freizeitbad Lagune - Bur-<br>ger Chaussee Campus<br>Nord                                    | -                                    | 07:20 - 17:33 | -             | -             |
| 12         | Kolkwitz - Stadtprome-<br>nade - Merzdorf                                                   | 30                                   | 04:30 - 00:12 | 05:15 - 00:12 | 05:15 - 00:12 |
| 13         | Gelsenkirchener Platz -<br>Lausitz Park - Gallinchen<br>(Am Eichengrund)                    | 30                                   | 05:14 - 20:38 | 07:00 - 20:59 | -             |
| 14         | Sachsendorf - Lausitz<br>Park - Hänchen - Kolkwitz                                          | 60                                   | 05:25 - 19:39 | 07:36 - 18:20 | 09:15 - 18:20 |
| 15         | Hauptbahnhof - Sielow                                                                       | 60                                   | 04:27 - 01:09 | 06:37 - 01:09 | 06:37 - 01:09 |
| 16         | Stadthalle - Sachsendorf<br>- Madlow - Gallinchen                                           | 20                                   | 04:36 - 21:21 | 05:53 - 21:06 | 12:23 - 21:06 |
| 17         | Gelsenkirchener Platz -<br>Madlow - Kiekebusch -<br>Kahren                                  | 60                                   | 05:20 - 22:29 | 09:31 - 22:29 | 09:31 - 22:29 |
| 18         | Klein Ströbitz - Ströbitz<br>Hauptstraße - Quell-<br>grund                                  | 60                                   | 06:00 - 18:12 | -             | -             |

<sup>15</sup> ST... Schultag

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Analyse und Prognose

| Li-<br>nie | Linienweg                                                         | Takt<br>(ST <sup>15</sup> )<br>[min] | Betriebszeit  |               |               |
|------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|            |                                                                   |                                      | Mo-Fr (ST)    | Sa            | So            |
| 19         | Neu Schmellwitz - Stadt-<br>promenade - Dissenchen<br>- Schlichow | 30                                   | 04:58 - 23:26 | 06:48 - 20:11 | 08:48 - 20:11 |
| 20         | Neu Schmellwitz -<br>Döbbrick ( - Maiberg)                        | 30                                   | 04:10 - 23:56 | 08:00 - 23:56 | 08:00 - 23:56 |
| 24         | Döbbrick - Sielow - Neu<br>Schmellwitz - Straupitzer<br>Straße    | EF-                                  | 07:05 - 15:54 | -             | -             |
| 28         | Willmersdorf - Dissen-<br>chen - Haasow - Branitz                 | EF                                   | 07:03 - 16:10 | -             | -             |

Tabelle 9: Betriebszeiten und Regeltakte Stadtbus

### 3.3.4 Regionalbusverkehr

Zusätzlich verkehren im Bediengebiet 18 Regionalbuslinien anderer Aufgabenträger, die zum Teil auch Erschließungsfunktionen im Randbereich übernehmen. Die Regionalbuslinien verkehren bis ins Zentrum der Stadt und verstärken somit auf diesen Achsen die Angebote von Stadtbus und Straßenbahn. Lediglich die Linie 43, die dem Schülerverkehr dient, fährt lediglich Cottbus-Möbeldorf an.

An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ist der Busverkehr auf acht Linien deutlich eingeschränkt. An beiden Wochenendtagen reduziert sich das Angebot auf ca. 50 % der Fahrten im Vergleich zum Werktag (Schule).

Ein konstantes Angebot an allen Tagen ist auf den Linien +47, +800 und +849, die als Plus-Bus<sup>16</sup> verkehren sowie auf der Linie 877 vorhanden. Zudem verkehren die Linie 877 und 44 an Schul- und Ferientagen im Stundentakt. Darüber hinaus wird auf den Linien 21 und 35 an Schul- und Ferientagen ein angenäherter Stundentakt und auf der Linie 23 ein angenäherter Zweistundentakt angeboten.

Inhaber der Liniengenehmigungen sind neben der Cottbusverkehr GmbH (CV) die Omnibuscenter LEO REISEN GmbH und Co. KG, die DB Regio Bus Ost GmbH (RBO)<sup>17</sup> und die Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH (VGOSL).

<sup>16</sup> PlusBus ist eine rechtlich geschützte Marke, die von der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV) entwickelt wurde. Die Vorgaben des MDV sind bei Nutzung der Marke einzuhalten.

<sup>17</sup> Ab 01.01.2025 Übergang auf die Spree-Neiße Cottbusverkehr GmbH

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Analyse und Prognose

| Linie | Linienweg                                             | Betreiber | Bedienzeitraum |               |               |
|-------|-------------------------------------------------------|-----------|----------------|---------------|---------------|
|       |                                                       |           | Mo-Fr (ST)     | Sa            | So            |
| 21    | Cottbus - Peitz - Drachhausen - Lieberose             | LEO       | 04:39 - 21:50  | 09:08 - 20:50 | 09:08 - 20:50 |
| 22    | Cottbus - Maust - Heinersbrück - Radewiese            | CV        | 04:23 - 23:14  | 06:35 - 07:09 | -             |
| 23    | Cottbus - Leuthen - Drebkau - Neupetershain - Welzow  | LEO       | 04:46 - 21:45  | -             | -             |
| 25    | Cottbus - Laubsdorf - Komptendorf - Roggosen          | CV        | 05:21 - 20:22  | 09:44 - 18:20 | 09:44 - 18:20 |
| 26    | Cottbus - Schorbus - Drebkau - Casel                  | LEO       | 05:40 - 20:40  | 08:00 - 21:51 | 08:00 - 21:51 |
| 29    | Cottbus - Peitz - Kraftwerk Jänschwalde               | CV        | 04:18 - 21:43  | 04:35 - 22:26 | 04:35 - 22:26 |
| 32    | Cottbus - Gallinchen - Groß Döbbern                   | LEO       | 05:29 - 19:55  | -             | -             |
| 33    | Cottbus - Kahren - Koppatz - Komptendorf - Gablenz    | CV        | 06:31 - 17:40  | -             | -             |
| 35    | Cottbus - Kolkwitz - Vetschau                         | CV        | 05:49 - 23:12  | -             | -             |
| 37    | Cottbus - Kolkwitz - Guben - Müschen - Burg           | CV        | 05:41 - 19:43  | 06:12 - 23:53 | 06:12 - 23:53 |
| 39    | Cottbus - Glinzig - Kackrow - Krieschow - Brodtkowitz | CV        | 06:19 - 17:32  | -             | -             |
| 43    | Jänschwalde - Heinersbrück - Maust - Peitz            | CV        | 06:06 - 15:56  | -             | -             |
| 44    | Cottbus - Sielow - Fehrow - Schmogrow - Burg          | CV        | 03:39 - 23:44  | 06:26 - 23:44 | 06:26 - 23:44 |
| 47+   | Cottbus - Werben - Burg                               | CV        | 04:34 - 20:47  | 06:10 - 19:47 | 06:10 - 19:47 |
| 607   | Lübbenau - Vetschau - Cottbus                         | VG OSL    | 06:33 - 16:54  | -             | -             |
| 800+  | Cottbus - Spremberg - Schwarze Pumpe - Hoyerswerda    | RBO       | 05:47 - 22:13  | 08:56 - 20:05 | 08:56 - 20:05 |

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Analyse und Prognose

| Linie | Linienweg                                 | Betreiber | Bedienzeitraum |               |               |
|-------|-------------------------------------------|-----------|----------------|---------------|---------------|
|       |                                           |           | Mo-Fr (ST)     | Sa            | So            |
| 849+  | Cottbus - Sergen - Gablenz - Döbern       | RBO       | 06:10 - 20:50  | 09:10 - 18:50 | 09:10 - 18:50 |
| 877   | Guben - Bärenklau - Tauer-Peitz - Cottbus | RBO       | 05:47 - 20:08  | 10:23 - 19:38 | 10:23 - 19:38 |

Tabelle 10: Betriebszeiten und Regeltakte Regionalbuslinien

Eine detaillierte Übersicht zur Bedienungshäufigkeit aller Stadt- und Regionalverkehrslinien im Bediengebiet enthält Anhang 2.

### 3.3.5 Bedarfsverkehre

#### On-Demand-Angebot „cloudio“

Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse wurde das bestehende Buslinienangebot im Nordbereich (Sielow, Schmellwitz, Saspow) sowie im Südbereich (Groß Gaglow, Kiekebusch, Gallinchen, Kahren) von Cottbus/Chóśebuz durch den On-Demand Shuttleservice „cloudio“ ergänzt.<sup>18</sup> Damit wurde die Mindestbedienung an allen Werktagen (Schule) von 07:00 Uhr bis 23:00 Uhr gesichert. Zusätzlich wurden 21:00 Uhr und 23:00 Uhr die Haltestellen Hauptbahnhof und die Ersatzhaltestelle Rathaus als Start- und Zielort bedient.

Das On-Demand-Angebot verkehrte im jeweiligen Bediengebiet ohne feste Linien- und Fahrpläne auf Anforderung durch die Fahrgäste und war per App (cloudio Cottbusverkehr), im Internet ([www.cloudio.fahrt-buchen.de](http://www.cloudio.fahrt-buchen.de)), persönlich im Kundenzentrum an der Stadtpromenade und in der Kundeninformation am Hauptbahnhof sowie telefonisch buchbar. Der Zu- und Ausstieg der Fahrgäste konnte an den bestehenden oder an einer der 127 virtuellen Haltestellen erfolgen, welche per Google-Navigation bzw. über Erklärbilder auffindbar waren. Eine Fahrt konnte bis zu sieben Tage im Voraus gebucht werden und bis zu 10 Minuten vorher kostenlos storniert werden. Zusätzlich zum regulären Fahrpreis wurde für diese Fahrten ein Servicezuschlag von einem Euro auf den regulären Fahrpreis erhoben. Darüber hinaus konnte ein gültiges Ticket direkt über die App oder vor Ort beim Fahrpersonal erworben werden.

Von der Cottbusverkehr GmbH ist eine Evaluierung zum Pilotprojekt „cloudio“ durchzuführen, welche dem Aufgabenträger vorzulegen ist.

<sup>18</sup> Das On-Demand-Angebot „cloudio“ verkehrte im Zeitraum vom 12.04.2024 bis 30.06.2025 als Pilotprojekt der Cottbusverkehr GmbH

#### Rufbus-Angebote

Ergänzend werden im Nahverkehrsraum auf sieben Stadtbus- und neun Regionalbuslinien Rufbusfahrten angeboten. Diese dienen der Sicherung der Mindestbedienung in Zeiten ohne reguläre Angebote vor allem an Ferientagen, am Wochenende, aber auch in nachfrageschwachen Zeiten an Schultagen. Die Rufbusfahrten sind im Fahrplan mit einem Rufbus-Signet gekennzeichnet.

Die Bedarfsverkehre verkehren vorrangig mit Kleinbussen und werden zu festen Fahrplanzeiten mit vorheriger telefonischer Anmeldung eines Fahrtwunsches angeboten. Die Anmeldung muss im Stadtbusverkehr in der Regel bis spätestens 30 Minuten und im Regionalbusverkehr mit einigen Ausnahmen bis 18:00 Uhr des Vortages der planmäßigen Abfahrt erfolgen. Die entsprechende Telefonverbindung ist im Fahrplan angegeben. Die Abfahrtszeiten an den Haltestellen sind im Fahrplan ersichtlich.

### 3.4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

#### 3.4.1 Bisherige Nachfragesituation

Das Aufkommen der durch die Cottbusverkehr GmbH beförderten Personen betrug im Jahr 2024 ca. 11,7 Mio. Fahrgäste. Dies entspricht einer Zunahme der beförderten Personen um 26 % gegenüber dem Jahr 2018 mit 9,3 Mio. Fahrgästen<sup>19</sup>.

Um Aussagen zur Verkehrsnachfrageverteilung auf den einzelnen Verkehrsachsen treffen zu können, wurde das städtische Analyse-Verkehrsmodell ausgewertet (vgl. Abbildung 7 sowie vergrößerte Darstellung in Karte 3.4.1-1). Hiernach ist im innerstädtischen Straßenbahnquerschnitt Stadtpromenade / Straße der Jugend mit bis zu 8.000 Fahrgästen pro Tag die größte Verkehrsnachfrage vorhanden. Die Linie 4 weist in Richtung Sachsendorf mit 2.500 bis 5.000 Fahrgästen die stärkste Nachfrage auf einem Außenast auf, wohingegen die Achsen nach Madlow (800 bis 1.200 Fahrgäste) und Schmellwitz-Anger (500 bis 700 Fahrgäste) täglich am geringsten genutzt werden.

Auf den Stadtbusachsen fahren im Umfeld der BTU und des MUL-CT mit bis zu 1.500 bzw. 900 die meisten täglichen Fahrgäste. In Richtung Sielow, Willmersdorf, Lipezker Straße, Dissenchen ist mit je bis zu 700 Fahrgästen die größte Nachfrage auf Außenästen vorhanden.

<sup>19</sup> Quelle | Cottbusverkehr GmbH

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

### Analyse und Prognose

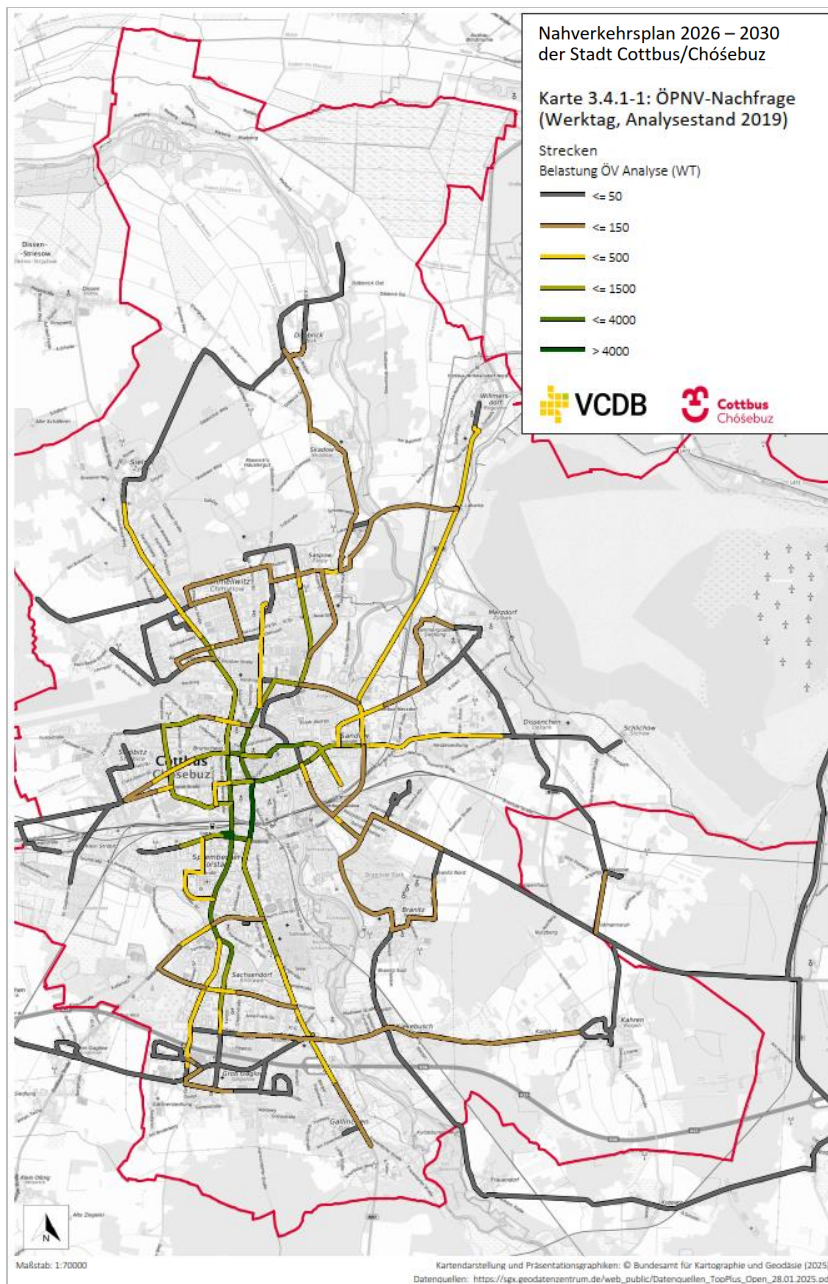


Abbildung 7: Verkehrsnachfrage gemäß Verkehrsmodell Analyse 2019

Das Fahrgastaufkommen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Stadtgebiet betrug im Jahr 2024 insgesamt ca. 5,2 Mio. Fahrgäste. Damit ist das Aufkommen gegenüber dem Jahr 2018 ebenfalls um ca. 25 % gestiegen<sup>20</sup>. Die größte Zunahme erfuhr dabei der Hauptbahnhof Cottbus/Chósebuz, welcher im Jahr 2019 als zentraler Verkehrsnotenpunkt neu eröffnet wurde, mit ca. 26 % mehr Fahrgästen gegenüber dem Jahr 2018. Hier ist auch die

<sup>20</sup> Quelle | VBB

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Analyse und Prognose

größte Nachfrage mit ca. 14.500 Fahrgästen am Werktag bzw. 13.500 Fahrgästen am Wochenend- oder Feiertag vorhanden (vgl. Abbildung 8).

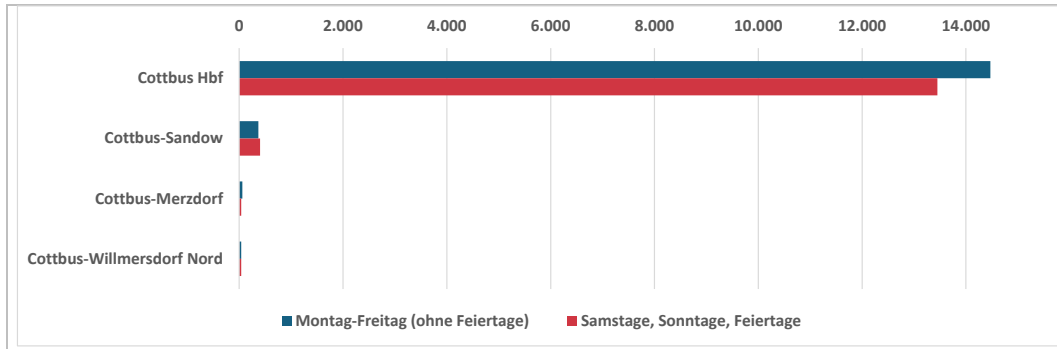


Abbildung 8: Fahrgastaufkommen je Station und Tag im Jahr 2024

Die meisten Fahrgäste verkehren von Cottbus/Chóśebuz in Richtung Berlin, wobei am Wochenende das Aufkommen etwas höher ist. Größere Fahrgastzahlen sind auch auf den Bahnstrecken Finsterwalde - Frankfurt (Oder) sowie in Richtung Zittau vorhanden.

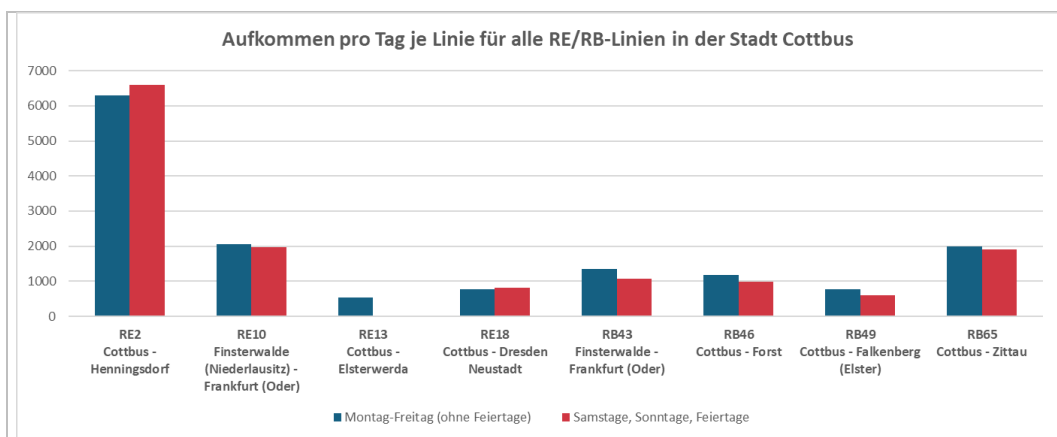


Abbildung 9: Fahrgastaufkommen je Bahnlinie und Tag im Jahr 2024

### 3.4.2 Nachfrageentwicklung bis 2030

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 3.2 ausführlich beschrieben bzw. die dort getroffenen Annahmen untersetzt.

Demnach ist gemäß städtischem Verkehrsmodell bis zum Jahr 2030 bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen

- Einwohnerinnen und Einwohner
- Schülerinnen und Schüler

- Studierende
- Arbeitsplätze

in Cottbus/Chóseebuz von einem weiteren Wachstum auszugehen.

Im Nahverkehrsraum ist die Betriebsleistung seit 2018 weitgehend stabil geblieben, auch in den Pandemiezeiten wurden keine nennenswerten Angebotskürzungen vorgenommen (vgl. Abbildung 1 in Abschnitt 3.1.2).

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt in Cottbus/Chóseebuz per 31.12.2023 bei 501 Pkw je 1.000 Einwohnende<sup>21</sup>. In den Jahren 2018 bis 2023 gab es einen geringen mittleren Anstieg des Motorisierungsgrades (bezogen auf Pkw) von jährlich 0,4 %. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, da langfristig bei der Entwicklung des Motorisierungsgrades eine Sättigung zu erwarten ist.

Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV wird in der Regel eine Nachfragesteigerung erreicht. Leistungsreduktionen werden hingegen den Umstieg auf andere Verkehrsmittel befördern und somit Nachfragesenkungen zur Folge haben. Folglich könnten bei einer angebotsorientierten Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes Nachfrageerhöhungen erzielt werden. Dies betrifft vor allem wahlfreie Nutzer des ÖPNV (z. B. Pendler, Touristen). Bei Nutzgruppen, die auf die Angebote des ÖPNV angewiesen sind, bspw. Schülerinnen und Schüler, wird dieser Effekt nur geringe Auswirkungen haben.

Schließlich wirkt sich die Entwicklung der ÖPNV-Fahrpreise auf die Nachfrage aus. Werden die Fahrpreise stark rabattiert, wie gegenwärtig beim Deutschlandticket, werden maßgebliche Impulse zur verstärkten ÖPNV-Nutzung gegeben. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über der mittleren Teuerungsrate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Auf der Gegenseite können auch steigende Kraftstoffpreise einen günstigen Einfluss auf die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel haben.

Im Folgenden wird die Wirkungsweise verschiedener Einflussgrößen auf die Nachfrage dargestellt. Außerdem wird die nachfragebestimmende Wirkung von sogenannten weichen (nicht quantifizierbaren) Faktoren und Rahmenbedingungen in die Betrachtungen einbezogen.

<sup>21</sup> Quelle | Stadtverwaltung der Stadt Cottbus/Chóseebuz

| Nachfrage erhöhend                                                                                                                                                                       | Nachfrage reduzierend/begrenzend                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen / -erweiterungen und Ausbau der Barrierefreiheit                                                                          | Motorisierungsgrad auf gleichbleibend hohem Niveau     |
| Demografischer Wandel: Zunahme der älteren Bevölkerung                                                                                                                                   | Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV |
| Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens ggf. in Kombination mit Fahrrad                                                                                        | Senken der Qualitäts- und Bedienstandards              |
| Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise) / Verringerung des Parkplatzangebotes im erweiterten Innenstadtbereich / Entfall von Förderprogrammen für den MIV | Kostenvorteile konkurrierender Verkehrssysteme         |
| Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)                                                                                                        | Erhöhtes Bedürfnis nach Flexibilität                   |
| Angebotsverbesserungen zum Heben weiterer Potenziale                                                                                                                                     |                                                        |
| Digitalisierung des ÖPNV                                                                                                                                                                 |                                                        |
| Verbesserung der Zugänglichkeit der Informationen                                                                                                                                        |                                                        |
| Verbesserung Beförderungskomfort                                                                                                                                                         |                                                        |
| Aktives Mobilitätsmanagement auf verschiedenen Ebenen (betrieblich, landkreisweit, privat)                                                                                               |                                                        |

Tabelle 11: Nachfragebeeinflussende Faktoren

Die Einwohner- und Nachfrageentwicklung korrelieren nicht zwangsläufig. Unter der Voraussetzung, dass die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und insbesondere die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten des Fahrgastes vorteilhaft für den ÖPNV verlaufen, kann eine verbesserte Verkehrsnachfragesituation erzielt werden.

Fahrgastpotenziale liegen dabei im Anschluss der Entwicklungsgebiete gemäß Abschnitt 3.2.7 sowie im touristischen Verkehr und seiner kontinuierlichen Ausrichtung auf nachhaltige Angebote, z. B. zur Erschließung des Cottbuser Ostsees. Dies muss bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden.

## 4 Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

### 4.1 Verkehrsangebot

Das hier definierte Anforderungsprofil umfasst die Vorgaben für den städtischen ÖPNV in Cottbus/Chósebus, für den die Stadt als Aufgabenträger unmittelbare Verantwortung trägt. Gemäß dem Mobilitätsgesetz Brandenburg in Verbindung mit dem ÖPNVG ist zukünftig eine angebotsorientierte ÖPNV-Planung vorzusehen, die durch eine sinnvolle Taktung und Verknüpfung für möglichst viele Menschen eine Alternative zum MIV bietet und barriere- und diskriminierungsfrei gestaltet ist. Diese Zielstellungen sind im nachfolgenden Anforderungsprofil verankert.

Auf die Gestaltung des Regionalbusangebotes in den an Cottbus/Chósebus angrenzenden Landkreis Spree-Neiße kann entsprechend der im ÖPNVG fixierten Aufgabenverantwortung kein direkter Einfluss genommen werden. Jedoch kann der Aufgabenträger im Einvernehmen mit dem Landkreis Spree-Neiße abstimmen, welche Angebote des ein- und ausfahrenden Regionalbusverkehrs integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes in Cottbus/Chósebus sind.

Bei der Angebotsgestaltung des SPNV ist die Einflussnahme der Stadt Cottbus/Chósebus begrenzt, da der Aufgabenträger hierfür das Land Brandenburg ist. Der im Rahmen der VBB-Mitgliedschaft gegebene Gestaltungsspielraum ist jedoch maximal auszunutzen.

Das Angebot des ÖPNV wird im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung aller Teilräume (Erschließungsqualität) sowie auf wichtigen Verbindungen (Verbindungsqualität) definiert.

Das nachstehende Anforderungsprofil ist sowohl Grundlage für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes als auch für die Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum im Zeitraum von 2026 bis 2030.

#### 4.1.1 Gebietskategorisierung

Zur Einteilung des Stadtgebiets in verschiedene Gebietstypen wurde sich in Anlehnung an die VDV-Schrift Nr. 4 [26] an folgenden Dichteniveaus orientiert:

- hohe bis sehr hohe Nutzungsdichte:  $> 300 \text{ EAA/km}^2$
- mittlere bis geringe Nutzungsdichte:  $< 300 \text{ EAA/km}^2$

Die Nutzungsdichte wurde mithilfe der Größe „Einwohner, Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze pro  $\text{km}^2$ “ ( $\text{EAA/km}^2$ ) für jeden Verkehrsbezirk im städtischen Verkehrsmodell errechnet und bietet den Vorteil einer auf Messwerten basierenden Gebietseinteilung. Auf Basis dieser Berechnungen umfasst das Gebiet der hohen bis sehr hohen Nutzungsdichte das

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóšebuz

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

weitestgehend durchgehende Siedlungsgebiet von Sielow und Döbbrick im Norden bis zu Branitz, Kiekebusch und Gallinchen im Süden von Cottbus/Chóšebuz (vgl. Abbildung 10). Die Ortsteile Maiberg, Skadow, Willmersdorf, Merzdorf, Schlichow und Kahren werden der mittleren bis geringen Nutzungsdichte zugeordnet (vgl. Abbildung 10 sowie vergrößert in Karte 4.1.1-1).

Da im Sinne des Nahverkehrsplans die Kategorisierung von Gebietstypen für die Definition des ÖPNV-Angebots an den Haltestellen erforderlich ist, wurde die oben aufgeführte Kategorisierung auch auf die in den einzelnen Gebietstypen befindlichen Haltestellen übertragen. Um die Haltestellen im Ortsteil Sielow nicht in zwei verschiedene Kategorien zu teilen, wurden die nördlichen Haltestellen auch der hohen bis sehr hohen Nutzungsdichte zugeordnet.

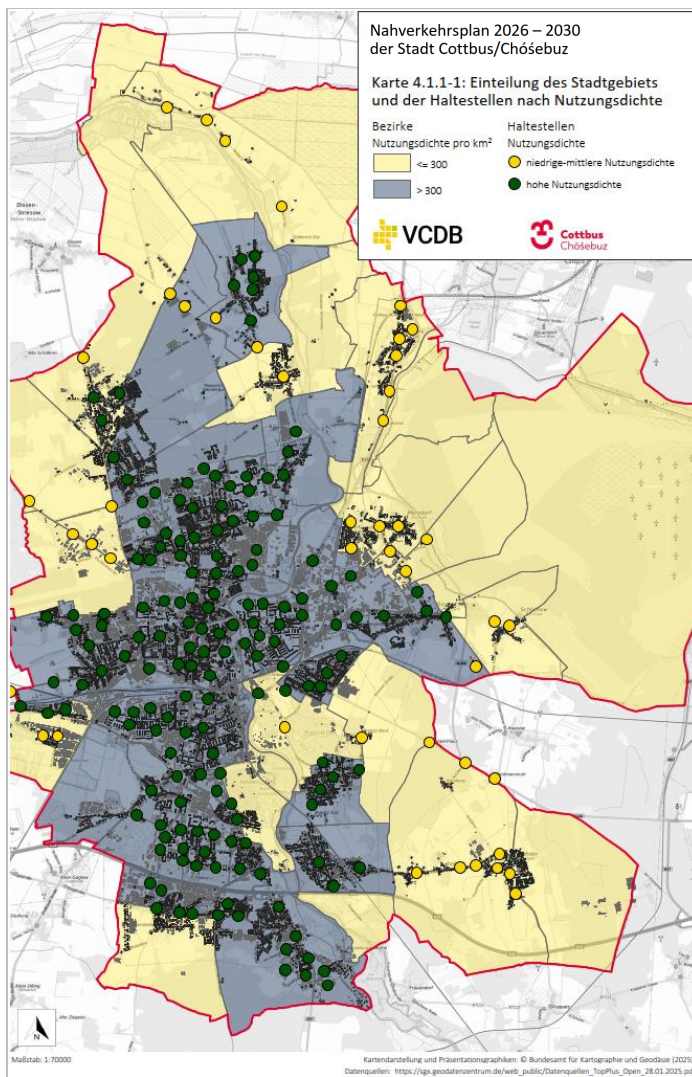


Abbildung 10: Gebietskategorisierung

#### 4.1.2 Verkehrsachsen

Zusätzlich zur flächenhaft wirkenden Gebietskategorisierung ist es wichtig, die in Cottbus/Chóśebuz vorhandenen (ÖPNV-)Verkehrsachsen in ihrem Verkehrsangebot zu typisieren. Dazu wurde sich an die werktägliche Fahrgastnutzung der Achsen gemäß Analysezustand des städtischen Verkehrsmodells in zwei Kategorien angelehnt:

- Kategorie A: > 1.500 Fg./Werktag)
- Kategorie B: > 600 Fg./Werktag)

Zu den stark genutzten Achsen der Kategorie A gehören die Straßenbahntrassen der Linien 2, 3 und 4. Die Trasse nach Schmellwitz, Anger ist Bestandteil der Kategorie B. In dieser befinden sich auch folgende stärker nachgefragte Busachsen (vgl. Abbildung 11 sowie vergrößert in Karte 4.1.2-1):

- Karl-Marx-Straße und Sielower Landstraße bis zum Cottbus-Center
- Karl-Liebknecht- und Franz-Mehring-Straße bis zur Ortsmitte Sandow
- Verlauf der Linie 16 von der Stadthalle bis zum Gelsenkirchener Platz über BTU, Hauptbahnhof und „Medizinische Universität Lausitz – Carl Thiem“
- Lipezker Straße zwischen Gelsenkirchener Allee und Lausitz Park

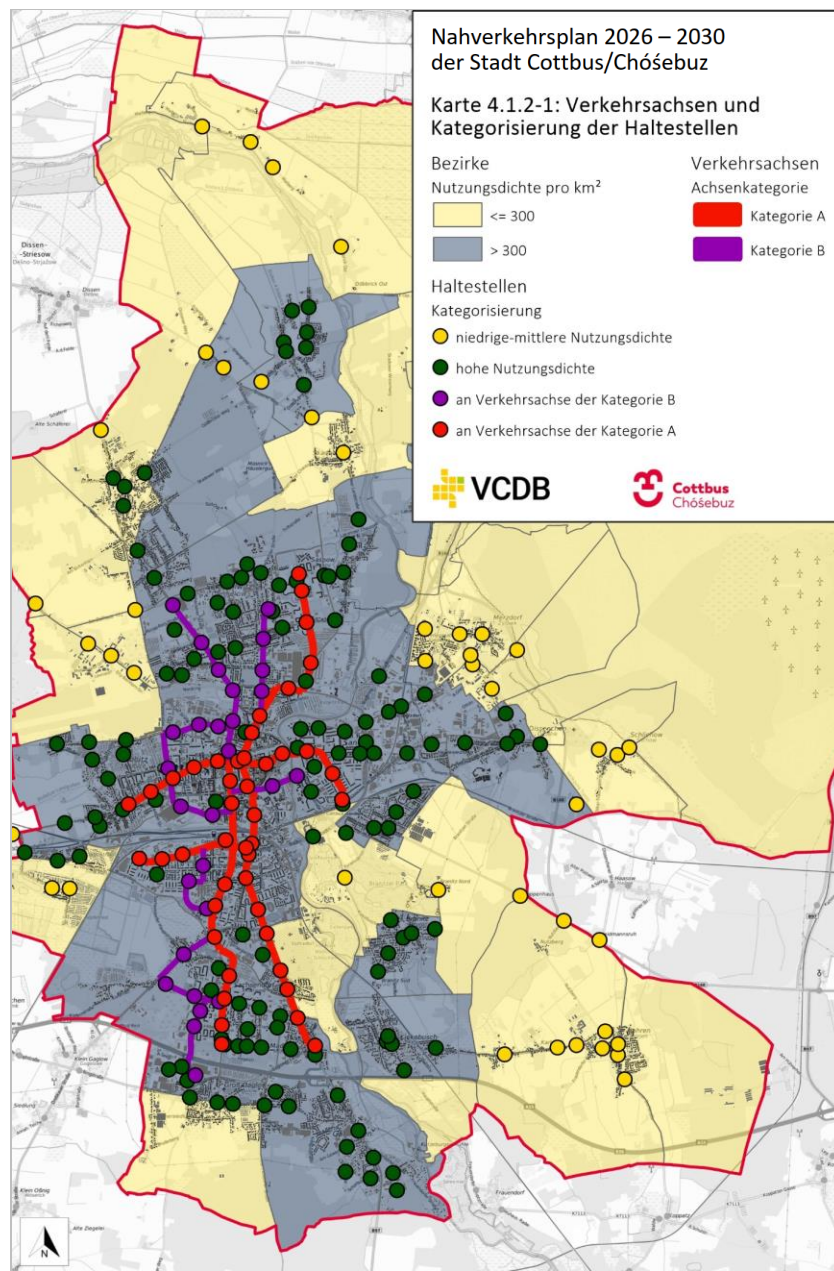


Abbildung 11: Verkehrsachsen

### 4.1.3 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Die Bedienung des Stadtverkehrsnetzes ist nach den in Tabelle 12 festgelegten Verkehrszeiten zu differenzieren. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs. Aus diesem Grund wurden die Verkehrszeiten gegenüber den im Nahverkehrsplan 2019 – 2023 verankerten Vorgaben angepasst.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

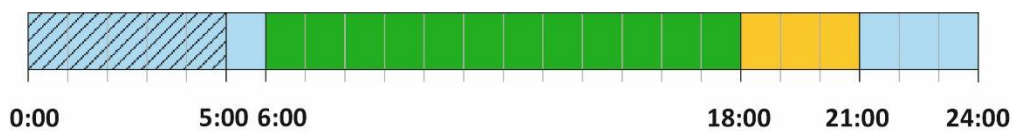
### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

An Werktagen (Schule) wird die Hauptverkehrszeit auf den Zeitraum von 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr erweitert und reagiert damit auf die neuen Stadtentwicklungen (z. B. MUL-CT und ICE-Werk). Ein Absenken des Bedienangebotes am Vormittag ist nicht mehr vorgesehen. Dabei ist ein gleitender Beginn des Bedienungszeitraumes am Morgen für gebietsbezogen unterschiedlich beginnenden Berufsverkehr bzw. Ausrückvorgänge der öffentlichen Verkehrsmittel möglich.

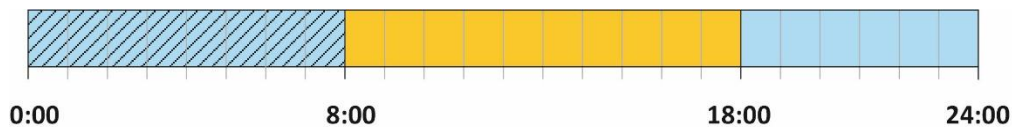
Zudem wird am Sonntag der Beginn des Bedienzeitraumes von 12:00 Uhr auf 10:00 Uhr vorverlegt und damit das Wochenendangebot attraktiviert. Alle anderen Bedienzeiten bleiben unverändert<sup>22</sup>.

#### Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Montag bis Freitag



Samstag



Sonntag

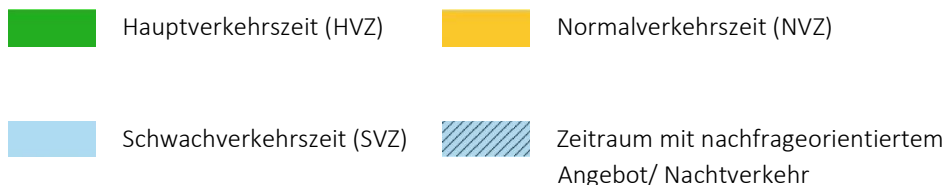
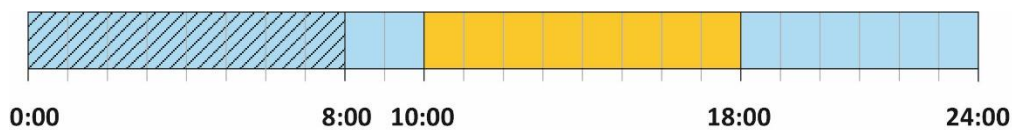


Tabelle 12: Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

<sup>22</sup> Abweichungen am Wochenende von den Vorgaben gemäß Qualitätsleitfaden des VBB begründen sich durch die derzeitigen haushaltspolitischen Vorgaben der Stadt Cottbus/Chóśebuz.

### Bewertung

Die hier definierten Bedienzeiträume werden zu einem weit überwiegenden Teil eingehalten. Aufgrund der schwachen Nachfrage sind für einige Haltestellen Abweichungen von den Vorgaben zum Bedienzeitraum zulässig.

Zur Bewertung der Einhaltung des Bedienzeitraumes wurden die frühesten Abfahrten und spätesten Ankünfte für jeden Verkehrstag ausgewertet. In der Abbildung 12 (vergrößerte Darstellung in den Karten 4.1.3-1 und 4.1.3-2) ist beispielhaft die grafische Darstellung der Einhaltung des Bedienzeitraumes an einem Werktag (Schule) verdeutlicht. Die grafischen Auswertungen zum Wochenende sind in den Karten 4.1.3-3 bis 4.1.3-5 enthalten.

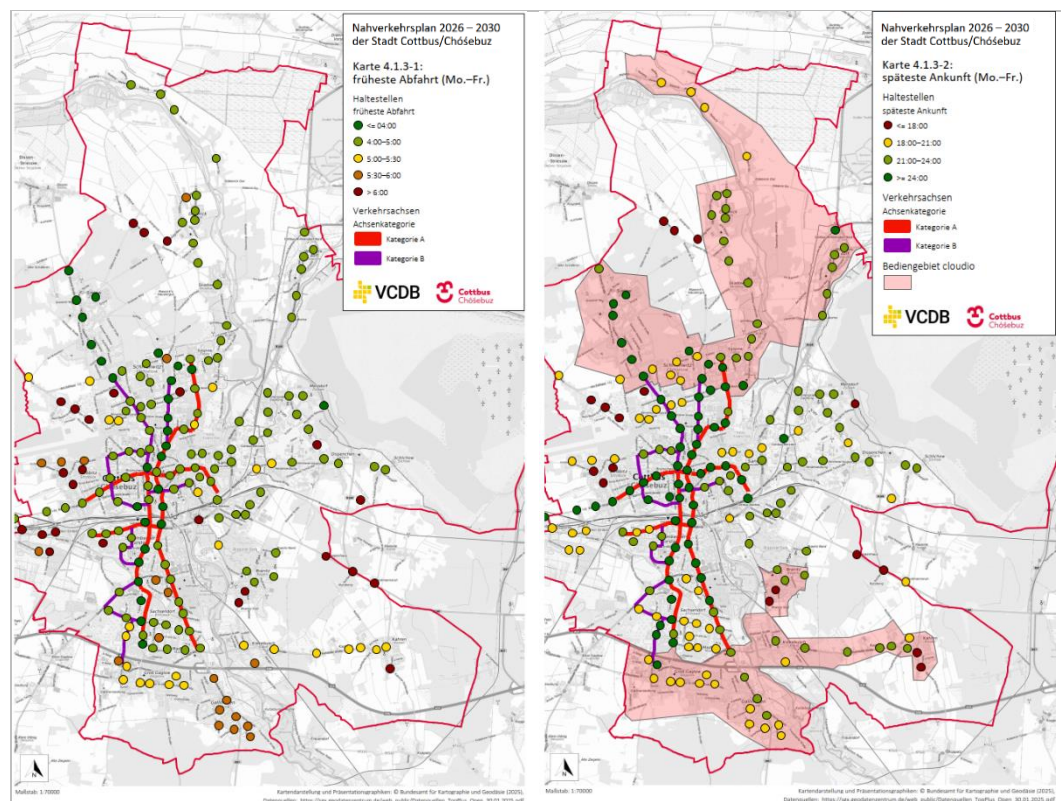


Abbildung 12: Einhaltung der Bedienzeiträume (früheste Abfahrten/späteste Ankünfte an Werktagen)

Die Bedienung beginnt an Werktagen (Schule) zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr oder früher. Einzelne Abweichungen sind zum Beispiel im eher dörflich geprägten Kerngebiet von Ströbitz und in Klein-Ströbitz (Bediengebiet Linie 18), auf der Burger Chaussee (Bediengebiet Linie 11) und auf dem Dissener Weg (Bediengebiet Linie 24) ersichtlich. Hier beginnt die Bedienung erst nach 06:00 Uhr.

Am Abend endet die Betriebszeit im Dorfkern Ströbitz, auf der Burger Chaussee und auf dem Dissener Weg schon vor 18:00 Uhr. In den Ortslagen Klein-Ströbitz, Sachsenhof-Ost, Groß Gaglow, Sandow-Nord, Schmellwitz-West und Maiberg vor 21:00 Uhr.

In Groß Gaglow, Maiberg und Teilen von Schmellwitz West werden diese Defizite durch das On-Demand-Angebot „cloudio“ ausgeglichen.

An Samstagen wurden ein zu später Betriebsbeginn in Kiekebusch und Kahren sowie in Skadow und Döbbrick zum Zeitpunkt der Schwachstellenanalyse durch das On-Demand-Angebot „cloudio“ kompensiert. Dies galt auch für das fehlende Angebot in Maiberg an beiden Wochenendtagen.

Durch die Einstellung des On-Demand-Angebote „cloudio“ zum 30.06.2025 entstehen hier voraussichtlich Defizite, welche aufgrund finanzieller Zwänge nicht mit dem Regelangebot kompensierbar sind.

An Sonntagen beginnt die Bedienung der Haltestellen auf der Achse Gelsenkirchener Allee – Saarbrücker Straße (Bediengebiet Linie 16) erst nach 10:00 Uhr und damit zu spät.

Weitere Abweichungen von den zukünftigen Vorgaben sind nicht erkennbar.

#### 4.1.4 Räumliche Erschließung

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) sowie nach Verkehrszeiten vorgegeben.

Dabei gilt, dass alle Teilflächen, die mehr als 100 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/ Zielpotenzial aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80 % der Einwohner bzw. anderer Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden [27].

Haltestellen des öffentlichen Straßenpersonenverkehr und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des SPNV dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten die in Tabelle 1 Tabelle 13 dargestellten Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung) [28].

| Verkehrsmittel | Haltestelleneinzugsradius                                                           |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Eisenbahn      | 600 m                                                                               |
| Straßenbahn    | 400 m                                                                               |
| Bus            | Stadtzentrum: 300 m<br>hohe Nutzungsdichte: 400 m<br>niedrige Nutzungsdichte: 600 m |

Tabelle 13: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum

Die räumliche Erschließung ist gegeben, wenn für den überwiegenden Teil des Gebietes (bzw. für die Haltestellen, welche die wesentliche Erschließung innehaben) die Kriterien erfüllt sind.

#### Bewertung

Die Erschließung in Cottbus/Chósebus durch den ÖPNV ist als gut zu bezeichnen. In Abbildung 13 ist die vorhandene räumlich Erschließung grafisch dargestellt. Eine vergrößerte Darstellung befindet sich in Karte 4.1.4-1.

Insgesamt sind etwa 6 % der Wohngebäude nicht durch die oben definierten Haltestelleneinzugsradien erschlossen. Gebiete mit fehlender ÖPNV-Erschließung sind nachfolgend aufgeführt:

- Wohngebiet an der Bautzener Straße südlich des Stadtrings inkl. des Standorts der Lausitzer Sportschule und der Lausitz-Arena
- Wohngebiet in Sielow an der Cottbuser Straße und des Sielower Wegs<sup>23</sup>
- Wohngebiet in Sachsendorf an der Lerchenstraße und der Kiefernstraße
- Wohngebiete an der Siedler- und Harnischdorfer Straße sowie die Waldparksiedlung<sup>23</sup>
- nördliche Wohnlagen im Ortsteil Kiekebusch (Madlower Straße) <sup>23</sup>
- Gewerbegebiet Dissenchen

<sup>23</sup> Zum Zeitpunkt der Schwachstellenanalyse wurde diese Erschließungslücke durch das Verkehrsangebot des „cloudio“ kompensiert und entsprechend in Abbildung 13 bzw. in Karte 4.1.4-1 nicht als Defizit ausgewiesen.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóšebuz

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

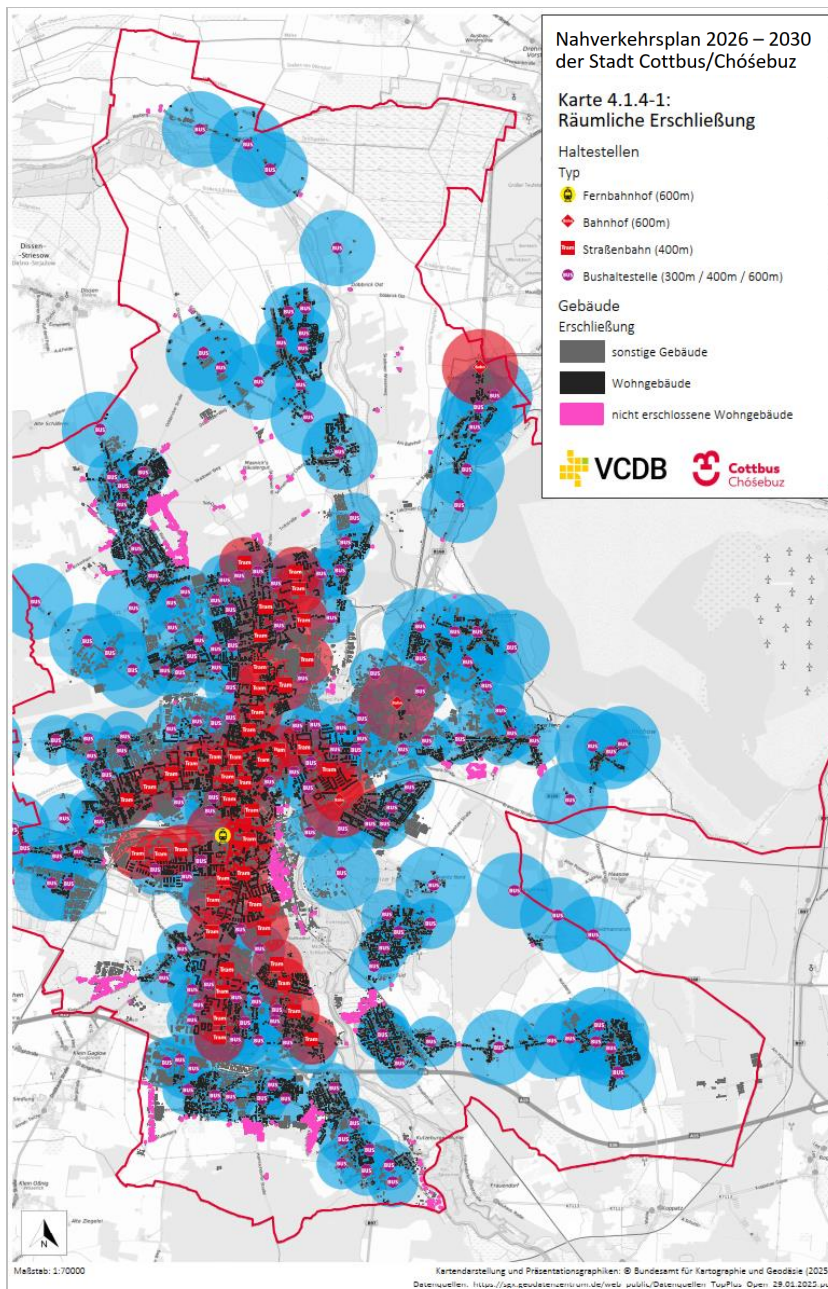


Abbildung 13: ÖPNV-Erschließung

#### 4.1.5 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit auf den Verkehrsachsen und an den Haltestellen soll den in Tabelle 14 aufgeführten Vorgaben entsprechen, wobei die Abfahrten möglichst gleichmäßig auf eine Stunde verteilt werden sollen.

| Gebietskategorie                                                               | Fahrten pro Stunde und Richtung |     |                         |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----|-------------------------|
|                                                                                | HVZ                             | NVZ | SVZ                     |
| Kategorie A (Achsen mit mehr als 1.500 Fahrgästen/Werktage)                    | ≥ 6                             | ≥ 3 | ≥ 2                     |
| Kategorie B (Achsen mit weniger als 1.500 Fahrgästen/Werktage)                 | ≥ 3                             | ≥ 2 | ≥ 2                     |
| Gebiet hoher Nutzungsdichte (hND), > 300 EAA/km <sup>2</sup>                   | ≥ 2                             | ≥ 2 | ≥ 1                     |
| Gebiet mittlerer bis niedriger Nutzungsdichte (nND), ≤ 300 EAA/km <sup>2</sup> | ≥ 1                             | ≥ 1 | ≥ 1 Fahrt pro 2 Stunden |

Tabelle 14: Mindesttaktung auf Verkehrsachsen und an Haltestellen

#### Bewertung

Die derzeit gebotene Dichte und zeitliche Ausdehnung des ÖPNV-Angebots entspricht in einigen Gebieten und entlang verschiedener Verkehrsachsen nicht den im Anforderungsprofil angestrebten Qualitäten. In der nachfolgenden Tabelle 15 sind die in einzelnen Gebieten und Achsen vorzufindenden Defizite von Nord nach Süd mit einem „X“ gekennzeichnet. Defizite mit der Kennzeichnung „X\*“ wurden bis Juni 2025 durch das On-Demand-Angebot „cloudio“ behoben.

| Gebiet (Nutzungsdichte) | HVZ Mo.–Fr. | NVZ Mo.–Fr. | SVZ Mo.–Fr. | NVZ Sa. | SVZ Sa. | NVZ So./Ft. | SVZ So./Ft. |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|---------|---------|-------------|-------------|
| Maiberg (nND)           | X*          | X*          | X*          | X*      | X*      | X*          | X*          |
| Döbbrick (hND)          | X*          | X*          | X*          | X*      | X*      | X*          | X*          |
| Willmersdorf (nND)      |             |             |             | X*      |         | X*          |             |
| Skadow (nND)            |             |             |             | X*      |         | X*          |             |

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

| Gebiet (Nutzungsichte)                                          | HVZ<br>Mo.–<br>Fr. | NVZ<br>Mo.–<br>Fr. | SVZ<br>Mo.–<br>Fr. | NVZ<br>Sa. | SVZ<br>Sa. | NVZ<br>So./Ft. | SVZ<br>So./Ft. |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------|------------|----------------|----------------|
| Sielow (hND)                                                    |                    | X*                 |                    | X*         |            | X*             | X*             |
| Saspow (hND)                                                    | X*                 | X*                 |                    | X*         | X*         | X*             | X*             |
| Schmellwitz, Nord-<br>parkstraße (hND)                          | X*                 | X*                 | X*                 | X*         | X*         | X*             | X*             |
| Burger Chaussee / Vo-<br>gelsiedlung (nND/hND)                  | X                  | X                  | X                  | X          | X          | X              | X              |
| Ströbitz, Ströbitzer<br>Hauptstraße / Dahlitzer<br>Straße (hND) | X                  | X                  | X                  | X          | X          | X              | X              |
| Merzdorf (nND)                                                  |                    |                    |                    | X          | X          | X              | X              |
| Dissenchen, Dissenche-<br>ner Hauptstraße (hND)                 | X                  | X                  |                    | X          | X          | X              | X              |
| Schlichow (nND)                                                 |                    |                    |                    |            |            |                | X              |
| Klein-Ströbitz (hND)                                            |                    | X                  | X                  | X          | X          | X              | X              |
| Branitzer Siedlung (hND)                                        | X                  | X                  |                    | X          |            | X              |                |
| Branitz (hND)                                                   | X*                 | X*                 | X*                 | X*         | X*         | X*             | X*             |
| Kahren (nND)                                                    |                    | X*                 | X*                 | X*         | X*         | X*             | X*             |
| Groß-Gaglow,<br>Gallinchener Straße /<br>Gaglower Straße (hND)  |                    | X*                 | X*                 | X*         |            | X*             | X*             |
| Kiekebusch (hND)                                                | X*                 | X*                 | X*                 | X*         | X*         | X*             | X*             |

Tabelle 15: Angebotsdefizite in Gebieten

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

| Verkehrsachse                                      | HVZ<br>Mo.–<br>Fr. | NVZ<br>Mo.–<br>Fr. | SVZ<br>Mo.–<br>Fr. | NVZ<br>Sa. | SVZ<br>Sa. | NVZ<br>So./Ft. | SVZ<br>So./Ft.  |
|----------------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------|------------|----------------|-----------------|
| Kategorie A: Stadthalle–<br>Ströbitz               | X                  |                    |                    | X          |            | X              | X               |
| Kategorie A: Stadthalle–<br>Sandow                 | X                  |                    |                    | X          |            | X              | X               |
| Kategorie A: Hauptbahn-<br>hof – Jessener Straße   | X                  |                    |                    | X          |            | X              | X               |
| Kategorie A: Bonnasken-<br>platz – Neu Schmellwitz |                    |                    |                    |            |            | X              | X               |
| Kategorie A: Hauptbahn-<br>hof–Sachsendorf         |                    |                    |                    |            |            | X              | X <sup>24</sup> |
| Kategorie A: Görlitzer<br>Straße – Madlow          | X                  |                    |                    | X          |            | X              | X               |
| Kategorie B: Stadthalle–<br>Ausbesserungswerk      |                    |                    | X                  |            |            | X              | X               |
| Kategorie B: Hauptbahn-<br>hof – Lausitz Park      |                    |                    |                    |            |            | X              | X <sup>25</sup> |
| Kategorie B: Goyatzer<br>Straße – Cottbus-Center   | X                  | X                  | X <sup>26</sup>    | X          | X          | X              | X <sup>27</sup> |

Tabelle 16: Angebotsdefizite auf Verkehrsachsen

Durch den Entfall des On-Demand-Angebotes „cloudio“ sind nunmehr zusätzliche Bedienungsdefizite zu verzeichnen (z. B. Wochenendangebot in vielen Ortsteilen, siehe Tabelle 15, Markierung mit X\*), welche aufgrund finanzieller Zwänge mit dem Regelangebot nicht kompensierbar sind. Es ist zu prüfen, ob diese Defizite durch erweiterte Rufbusangebote behoben werden können.

<sup>24</sup> nur Saarbrücker Straße – Sachsendorf

<sup>25</sup> nur Welzower Straße / Klinikum – Lausitz Park

<sup>26</sup> bereits Universitätsbibliothek – Cottbus-Center

<sup>27</sup> bereits Universitätsbibliothek – Cottbus-Center

#### 4.1.6 Erreichbarkeit

##### Erreichbarkeit von Berlin

Neben der Erschließung und der Bedienungshäufigkeit an den ortskonkreten Haltestellen stellt die Erreichbarkeit übergeordneter Zentren gemäß ÖPNVG die dritte wichtige Komponente zur Bewertung des ÖPNV-Verkehrsangebots dar. Dazu wird für das Oberzentrum Cottbus/Chósebuz gemäß ÖPNV-Gesetz Brandenburg [2] festgelegt, dass die nächstgelegene Metropole Berlin in 60 Minuten zu erreichen ist.

Beispielhaft wurde hierfür die Ankunft in Berlin Hauptbahnhof an einem Werktag (Schule) in der Zeit von 08:00 Uhr bis 09:00 Uhr untersucht.

In ganz Cottbus/Chósebuz werden diese Zielwerte überschritten. Die erforderliche Reisezeit pendelt im Stadtgebiet von ca. 90 Minuten bis mehr als 140 Minuten.

Insbesondere ist aus den aufgeführten Ortslagen eine Überschreitung der maximalen Reisezeiten ersichtlich und wird nachfolgend näher erläutert:

- Döbbrick: Umstieg in Neu-Schmellwitz, Zuschka zu lang
- Ströbitz (nordwestlicher Bereich an der Ströbitzer Hauptstraße): mit 2 Umstiegen nur über Nutzung Regionalbus zum Hbf.
- Branitzer Siedlung: hohe Reisezeitverlängerung durch Ringverkehr, nachmittags spiegelbildlich für Branitz in der Ankunft
- Kahren: bei max. 2 Umstiegen kann Umstieg in Madlow nicht genutzt werden (Li. 3 fährt nicht über Hauptbahnhof)
- Merzdorf: längere Wartezeit am Hauptbahnhof

Zudem ist vom Hauptbahnhof Cottbus die Landeshauptstadt Potsdam mit einer Fahrzeit von mindestens ca. 120 Minuten und der Flughafen Berlin-Brandenburg mit einer Fahrzeit von mindestens 80 Minuten und einem zusätzlichen Umstieg erreichbar.

##### Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes

Zur Beurteilung der Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebietes in der Zeit von 08:00 Uhr bis 09:00 Uhr an einem Werktag (Schule) die Fahrzeit zum Erreichen der wichtigsten innerstädtischen Ziele beispielhaft untersucht. (vgl. Abbildung 14 und Abbildung 15 sowie vergrößert in den Karten 4.1.6-1 bis 4.1.6-4).

Es zeigt sich, dass folgende Ziele aus den aufgeführten Ortsteilen Defizite hinsichtlich der Erreichbarkeit aufweisen:

- Stadthalle:
  - aus Merzdorf
  - Branitzer Siedlung

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebus

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

- Gallinchen / Gaglower Str.
- Medizinisches Universitätsklinikum Lausitz - Carl-Thiem (Hst. Welzower Str./Klinikum)
  - Branitzer Siedlung
  - Schmellwitz-West
  - Saspow / Döbbrick / Maiberg
  - Dissenchen

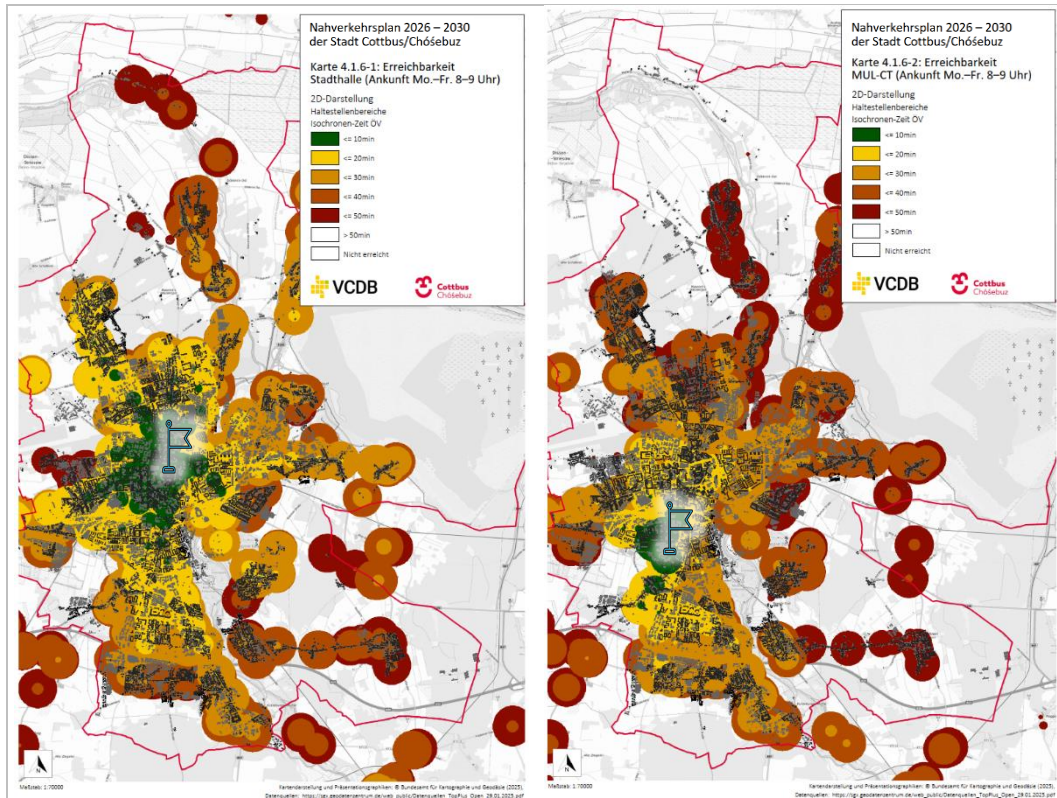


Abbildung 14: Innerstädtische Erreichbarkeit von Stadthalle und MUL-CT (Mo-Fr, 08:00 Uhr - 09:00 Uhr)

- BTU (Hst. Universität)
  - Merzdorf
  - Döbbrick / Maiberg
  - Kahren / Gallinchen / Groß Gaglow
  - Ströbitz / Klein-Ströbitz
  - Sielow
- ICE-Werk (Hst. Ausbesserungswerk)
  - Kahren
  - Branitzer Siedlung
  - Ströbitz
  - Döbbrick / Maiberg

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebus

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

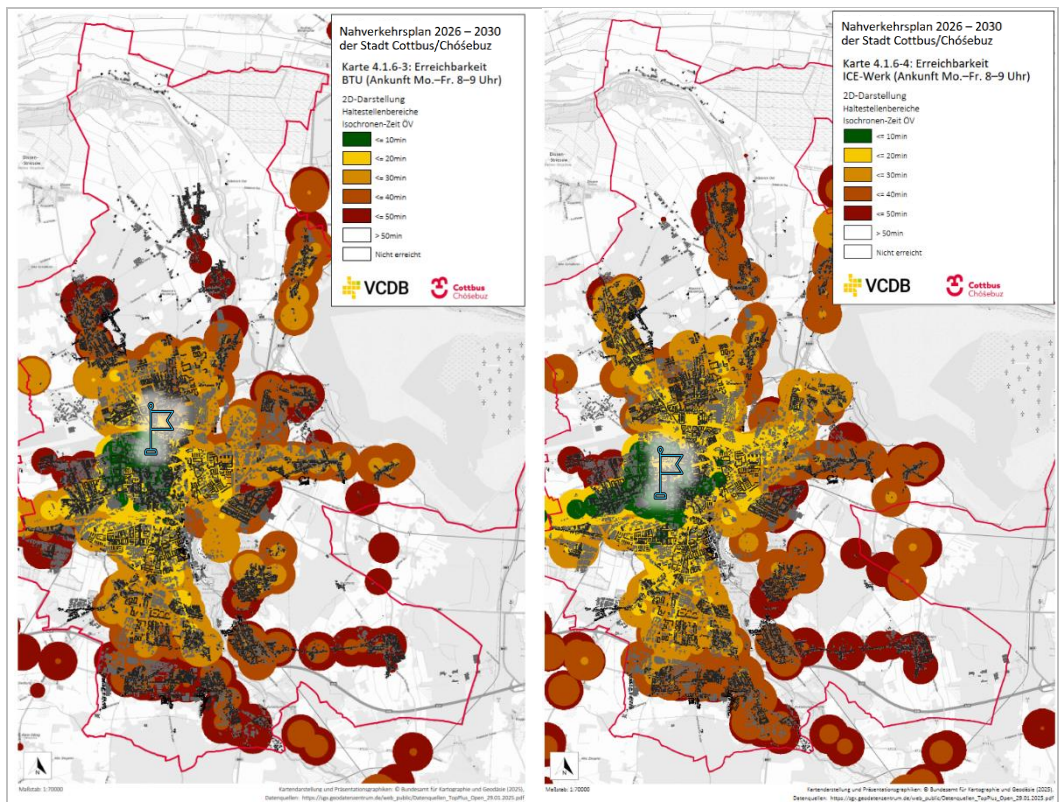


Abbildung 15: Innerstädtische Erreichbarkeit von BTU und ICE-Werk (Mo-Fr, 08:00 Uhr - 09:00 Uhr)

Darüber hinaus wird ersichtlich, dass für eine verbesserte Erreichbarkeit in folgenden Bereichen dezentrale Umstiegspunkte fehlen:

- Knotenpunkt Berliner Str. / Pappelallee / Waisenstr.: Umstieg Linie 3 von/zur Linie 16
- Knotenpunkte an der Sandower Hauptstraße: Umstieg Linie 2 von/zur Linie 12 bzw. Linie 19

#### 4.1.7 Verknüpfung der Verkehrsträger und Anschlussqualität

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden Verknüpfungspunkte als Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsarten im öffentlichen Verkehr sowie zwischen den Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs und individuellen Verkehrsmitteln definiert.

Wichtige Anforderungen an Verknüpfungsstellen sind:

- leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV / SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten
  - SPNV, Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus), Regionalbusverkehr, MIV (Park+Ride), Fahrrad (Bike+Ride)
- kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Anforderungsprofil und Schwachstellenanalyse

- Übersichtlichkeit und Sicherheit unter Berücksichtigung unterschiedlicher Bedarfe verschiedener Personengruppen
- abgestimmte Fahrpläne
- übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

Alle Verknüpfungsstellen sollen zukünftig barrierefrei gestaltet werden. Die Ausstattung soll gemäß der Klassifikation von Verknüpfungsstellen im Leitfaden Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg erfolgen.

Bei ausgewiesenen Umsteigerelationen sollte eine Umsteigezeit von fünf Minuten nicht überschritten werden. Die Entfernung zwischen den Umsteigehaltestellen sollte unter 50 m liegen.

### Bewertung

Der Hauptbahnhof Cottbus bildet die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und den Stadt- und Regionalbuslinien.

Derzeit werden zwei Straßenbahn-, sieben Stadtbuslinien (inklusive drei Nachtbuslinien) sowie 17 Regionalbuslinien über den Hauptbahnhof geführt. Durch die vorhandenen Taxi-stände, Parkmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen ist auch eine individuelle An- und Abreise möglich. Ein barrierefreier Umstieg zwischen allen Verkehrsmitteln ist gewährleistet.

Weitere wichtige Verknüpfungsstellen zwischen den Linien des Stadtverkehrs und den Regionalverkehrslinien befinden sich an der Stadtpromenade, über die die Linien 3 und 4 sowie sechs Stadtbus- und acht Regionalbuslinien verkehren sowie am Gelsenkirchener Platz mit Übergangsmöglichkeiten zwischen der Linie 4, drei Stadtbussen und drei Regionalbussen. Eine Verbesserung der barrierefreien Gestaltung ist hier notwendig.

Neben dem Hauptbahnhof ist an den Haltepunkten Cottbus Sandow und Cottbus Merzdorf der Umstieg vom SPNV auf den Stadtverkehr möglich, welcher jedoch nicht barrierefrei gewährleistet wird.

Weitere ÖPNV-Verknüpfungspunkte sind die Haltestellen:

- Stadthalle
- Sachsendorf
- Ströbitz
- Neu Schmellwitz/Zuschka
- Madlow

Diese Haltestellen sind nicht bzw. nur teilweise barrierefrei ausgebaut und besitzen Potenziale bei der Haltestellenausstattung. Ausgewiesene P+R-Anlagen gibt es an der Haltestelle Saarbrücker Straße (Schleife Thiemstraße), am Hauptbahnhof, am Haltepunkt Cottbus-Sandow und in Madlow. Carsharing wird teilweise in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen stationsgebunden angeboten.

Darüber hinaus sind für die intermodale Verknüpfung Fahrradabstellanlagen wesentlich. Diese sind an folgenden Verknüpfungsstellen zum Teil überdacht vorhanden:

- Ströbitz
- Neu Schmellwitz/Zuschka
- Madlow
- Schleife Sachsendorf
- Stadtpromenade (ohne Überdachung)
- Stadthalle (ohne Überdachung)
- Gelsenkirchener Platz (ohne Überdachung)

Insgesamt bestehen außer beim Cottbuser Hauptbahnhof bei der Mehrheit der Verknüpfungsstellen Verbesserungspotenziale in den Bereichen Barrierefreiheit, Park + Ride, Bike + Ride und Carsharing.

## 4.2 Infrastruktur und Fahrzeugpark

### 4.2.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Stadt Cottbus/Chósebus verfügt über ein dichtes Haltestellennetz mit insgesamt 97 Straßenbahn- und 430 Bus-Richtungshaltestellen. Derzeit sind 21 % der Straßenbahn- bzw. Kombihaltestellen barrierefrei nutzbar und 58 % stufenlos zugänglich. Bei den Bussteigen sind 8 % barrierefrei und 39 % stufenfrei ausgebaut.<sup>28</sup>

Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen besteht im gesamten Nahverkehrsraum weiterer Ausbaubedarf in den nächsten Jahren (siehe Maßnahmen in Abschnitt 5).

### 4.2.2 Fahrwege und Betriebshof

Das Streckennetz der Straßenbahn in Cottbus/Chósebus ist zum großen Teil zweigleisig ausgebildet. Die Gleislänge der vorhandenen Gleistrassen der Straßenbahn beträgt

<sup>28</sup> Gegenüber dem NVP 2019/2023 haben sich die Anforderungen aufgrund der Vorgaben gemäß VBB-Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ vom 16.08.2021 erhöht (z. B. Vergrößerung der Aufstellflächen)

ca. 50 km, wovon ca. 60% vom MIV separiert auf unabhängigem bzw. besonderem Bahnkörper geführt werden.

Von den relevanten LSA der Stadt Cottbus/Chóšebuz wird bis voraussichtlich 09/2025 im Rahmen des Projektes Smart City<sup>29</sup> eine Modellstrecke (Linie 4) für die ÖPNV-Bevorrechtigung technisch ausgerüstet. Eine Weiterentwicklung sollte schrittweise im Rahmen der Umsetzung der intelligenten Verkehrsmanagementstrategie im Nahverkehrsraum erfolgen.

Seitens des Aufgabenträgers und der Politik ist zu gewährleisten, dass die technischen Möglichkeiten der ÖPNV-Beschleunigung an LSA in vollem Maße ausgeschöpft werden, um bestehende Verbesserungspotenziale zu heben. Hierbei sind die personenkonkreten und je Verkehrsmittel kumulierten Wartezeiten zu beachten, die die größere Besetzung von beispielsweise einer Straßenbahn gegenüber einem Pkw berücksichtigen.

Hinzu kommen infrastrukturelle Maßnahmen in Form von gesonderten aber von Bussen und Straßenbahn gemeinsam befahrenen Bahnkörpern (z. B. auf der Thiemstraße beabsichtigt), die eine weitere Beschleunigung des Busverkehrs ermöglichen.

Der Betriebshof Schmellwitz der Cottbusverkehr GmbH liegt im Norden der Stadt. Er verfügt über eine vollständige Betriebshofausstattung einschließlich

- Werkstatt für Busse und Straßenbahnen,
- Waschstraße,
- Tankstelle,
- Abstellanlagen sowie
- Betriebsdienstgebäude.

Er beherbergt die Stadtverkehrsfahrzeuge (Straßenbahnen und Busse) der Cottbusverkehr GmbH sowie zusätzlich den größten Teil ihres Regionalbusbestandes.

### 4.2.3 Fahrzeugpark

Im Bestand der Cottbusverkehr GmbH befinden sich 20 Straßenbahnen vom Typ KTNF 6 welche mit einem Niederflurmittelteil ausgestattet sind, so dass im Straßenbahnregelverkehr auf allen Kursen Fahrzeuge mit Niederfluranteil eingesetzt werden. Aufgrund des Fahrzeugalters von über 30 Jahren erfolgte eine umfassende Rekonstruktion der Fahrzeuge zur Verlängerung der Nutzungsdauer („Langläuferprogramm“). Derzeit werden die Straßenbahnfahrzeuge sukzessive durch Neufahrzeuge ersetzt.

<sup>29</sup> Quelle | <https://cottbus-digital.de>, abgerufen am 28.01.2025

Im Stadt- und Regionalbusverkehr sind 59 niederflurige Fahrzeuge, davon 17 Gelenkbusse im Einsatz<sup>30</sup>. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt ca. 10 Jahre. Darüber hinaus wurden auf den Stadt- und Regionalbuslinien und auch beim On-Demand-Angebot „cloudio“ Kleinbusse eingesetzt.

Alle Fahrzeuge der Cottbusverkehr GmbH sind mit Videoüberwachung ausgerüstet.

Die Verkehrsservice Cottbus GmbH (ein Tochterunternehmen der Cottbusverkehr GmbH) setzt weitere Fahrzeuge insbesondere bei alternativen Verkehrsangeboten ein. Des Weiteren werden Leistungen durch Subunternehmer erbracht, die hauptsächlich Standardlinienbusse einsetzen.

## 4.3 Information, Marketing und Vertrieb

### 4.3.1 Information und Marketing

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in Cottbus/Chósebus entsprechend der gemeinsamen Verfahrensrichtlinien des VBB zugänglich. Dazu gehören neben den Informationsplattformen via Internet, die VBB-App und soziale Medien sowohl die Printmedien als auch telefonische Auskünfte. Die Kundenzentren an der Stadtpromenade und am Hauptbahnhof ergänzen die Informationskette durch persönliche und telefonische Auskünfte, Beratung und Fahrausweisverkauf.

Die Grundprinzipien einer verbundweit einheitlichen Fahrgastinformation sind im Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation (vbb.de/Handbuch [29]) für alle Verkehrsunternehmen festgeschrieben. Die Verkehrsunternehmen wenden dieses Regelwerk umfassend an.

In den Straßenbahnen und Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. Zudem werden die Liniennummer und die Endhaltestelle angezeigt. In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus.

Bei integrierten Angeboten zwischen Stadt- und Regionalverkehr sollte sichergestellt werden, dass alle Fahrzeuge das gleiche Informationsniveau aufweisen.

In der Stadt Cottbus/Chósebus sind alle Straßenbahnhaltestellen (außer Ausstiegshaltestellen an den Endpunkten) mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet. In Bezug auf alle Haltestellen beträgt die Ausrüstungsquote ca. 19 %.

Die Cottbusverkehr GmbH präsentiert sich im Internet unter der Adresse <https://www.cottbusverkehr.de>. Die Seite beinhaltet Fahrplan- und Tarifinformationen für

<sup>30</sup> Stand 31.12.2024

den Stadt- und Regionalverkehr, eine Verlinkung zum Internetauftritt der Spree-Neiße-Cottbusverkehr GmbH und zur VBB GmbH mit Fahrplan- und Tarifinformationen zum Regionalverkehr sowie weitere Service-Angebote und Informationen. Darüber wird zur Home-Page der Parkeisenbahn verlinkt.

Zu barrierefreien Mobilitätsangeboten (Begleitservice, Türschließmechanismus und Rampenfunktion) sind Informationen im Internetauftritt der Cottbusverkehr vorhanden. Darüber hinaus sind in den Liniennetzplänen die nicht barrierefreien Haltestellen gekennzeichnet.

Die Cottbusverkehr GmbH unterhält unter der Adresse [www.cottbusverkehr.de](http://www.cottbusverkehr.de) keine eigene Online-Fahrplanauskunft, sondern leitet auf die sehr gute Auskunft des VBB weiter. Direkt auf der Webseite von Cottbusverkehr sind die Linien- und Haltestellenfahrpläne in statischer Form neben anderen Informationen wie Liniennetzplänen, Tarifangeboten sowie aktuellen Linien- und Fahrplanänderungen abrufbar.

#### 4.3.2 Tarif und Vertrieb

In Cottbus/Chóśebuz gilt der gemeinsame Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif). Dieser ist ein verkehrsträgerübergreifender Flächenzonentarif, der sich aus Tarifwaben, Landkreisen und Tarifbereichen zusammensetzt. Der lokale Cottbuser Tarif mit seinen Tarifteilbereichen Cottbus A und B ist Bestandteil des VBB-Tarifs.

Der Vertrieb erfolgt über Ticketautomaten an ausgewählten Haltestellen und in den Straßenbahnen, an welchen der Ticketkauf mit Bargeld, Kredit- oder Girocard möglich ist. In den Straßenbahnen werden auch weitere kontaktlose Bezahlarten akzeptiert. Die Bedienung ist in mehreren Sprachen möglich. An den Ticketautomaten ist das gesamte Ticketsortiment für den VBB-Tarif (außer Abonnements) erhältlich.

Zusätzlich ist der Erwerb des gesamten Fahrausweissortimentes beim Buspersonal, in den personalbedienten Kundenzentren an der Stadtpromenade und am Hauptbahnhof sowie in den Verkaufsgenturen möglich.

An wichtigen Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs sind Tarifinformationen vorhanden. Weiterhin sind an den Fahrscheinautomaten Tarifinformationen dargestellt.

Beratungsmöglichkeiten zum SPNV bestehen im Hauptbahnhof Cottbus (Reisezentrum).

## 5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2026 – 2030

Das Gestaltungskonzept für die Entwicklung des ÖPNV basiert auf den in Abschnitt 2 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen der Stadt Cottbus/Chóśebuz und dient bzw. unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen verkehrlicher Attraktivität und wirtschaftlicher Effizienz.

Das Hauptziel besteht darin, den bestehenden ÖPNV im Nahverkehrsraum unter den Prämissen des Fahrgastnutzens und der Finanzierbarkeit nachhaltig zu optimieren und auf den Hauptachsen angebotsorientiert weiterzuentwickeln.

Aufgrund der herausfordernden Zeiten mit Blick auf den steigenden Betriebskostenzuschuss (vgl. Abschnitt 3.1.2) und die derzeitig angespannte Haushaltslage wird eine Flexibilität im Gestaltungskonzept und bei den Maßnahmen eingeräumt. Dies wird im Folgenden näher beschrieben.

### 5.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Stadt Cottbus/Chóśebuz hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist das Land Brandenburg Aufgabenträger des SPNV. Das für den SPNV zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung bedient sich in der Planung, Organisation und Kontrolle des SPNV des VBB als Regieebene.

Die Grundsätze zur Entwicklung des SPNV werden im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023 - 2027 [12] festgesetzt. Auf dieser Grundlage wird der SPNV in der Planungsregion weiterentwickelt.

Folgende Entwicklungen werden im Gültigkeitszeitraum des NVP angestrebt:

- Zweigleisiger Ausbau Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw. – Lübbenau (Spreewald) in Verbindung mit Bau eines zweiten Bahnsteigs in Raddusch, Kunersdorf, Kolkwitz (Inbetriebnahme Ende 2027) und Realisierung eines 30-Minuten-Taktes zwischen Berlin Hbf und Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw.
- Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h auf der Strecke Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw. – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf (Abschluss spätestens 2038)
- Elektrifizierung der Strecke Cottbus/Chóśebuz - Forst (Lausitz) [Barść (Łużyca)] sowie Planung des Streckenausbaus Cottbus/Chóśebuz - Görlitz (160 km/h sowie zweigleisig)

Darüber hinaus sind im Perspektivnetz des Brandenburger SPNV folgende Angebotsausweitungen mit Auswirkungen für den Nahverkehrsraum geplant<sup>31</sup>:

- 20-Min.-Takt bzw. drei Verbindungen pro Stunde auf dem Abschnitt S Königs Wusterhausen Bhf – Cottbus Hbf / Chósebusz g.l.d.w.
- zusätzlicher RE im 120-Min.-Takt auf dem Abschnitt Cottbus Hbf / Chósebusz g.l.d.w. – Leipzig Hbf (damit Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt)

Zudem lässt der VBB im Auftrag des Landes Brandenburg die Reaktivierung der SPNV-Station Kiekebusch untersuchen.

Die Stadt Cottbus/Chósebusz setzt sich für die Umsetzung dieser Projekte ein und wird auf die Erhaltung und auf die Stärkung der Nachfrage am Hauptbahnhof und die Attraktivierung des Bahnanschlusses für Cottbus/Chósebusz hinwirken.

## 5.2 Entwicklung Streckennetz Straßenbahn

Die Straßenbahn ist der Hauptträger der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und bildet damit das Rückgrat des Stadtverkehrs. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und zur verbesserten Erschließung von Entwicklungsgebieten sind mittel- bis langfristig Streckennetzweiterungen geplant, deren Umsetzung jedoch erst nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums des vorliegenden Nahverkehrsplans erfolgen.

Die Ausbauvorhaben sehen prioritär eine neue Straßenbahnstrecke zum Hauptcampus der BTU und entlang des Nordrings bis zum Rand des Lausitz Science Park vor. Es besteht auf dieser Trasse weiterer Untersuchungsbedarf, wie weit diese Strecke in den geplanten Lausitz Science Park hereingehen soll und ob eine Führung der Trasse in Richtung Fehrower Weg und Querstraße hin zum Betriebshof der Cottbusverkehr wirtschaftlich sinnfälliger ist. In nachfolgender Abbildung 16 ist die geplante Erschließung prinzipiell dargestellt.

<sup>31</sup> Die Realisierung dieser Maßnahmen kann auch nach dem Gültigkeitszeitraum des NVP erfolgen. Das neue ÖPNV-Konzept 2040 wird derzeit vom VBB konzipiert und wird voraussichtlich ab dem Jahr 2034 anhängig sein.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2026 – 2030

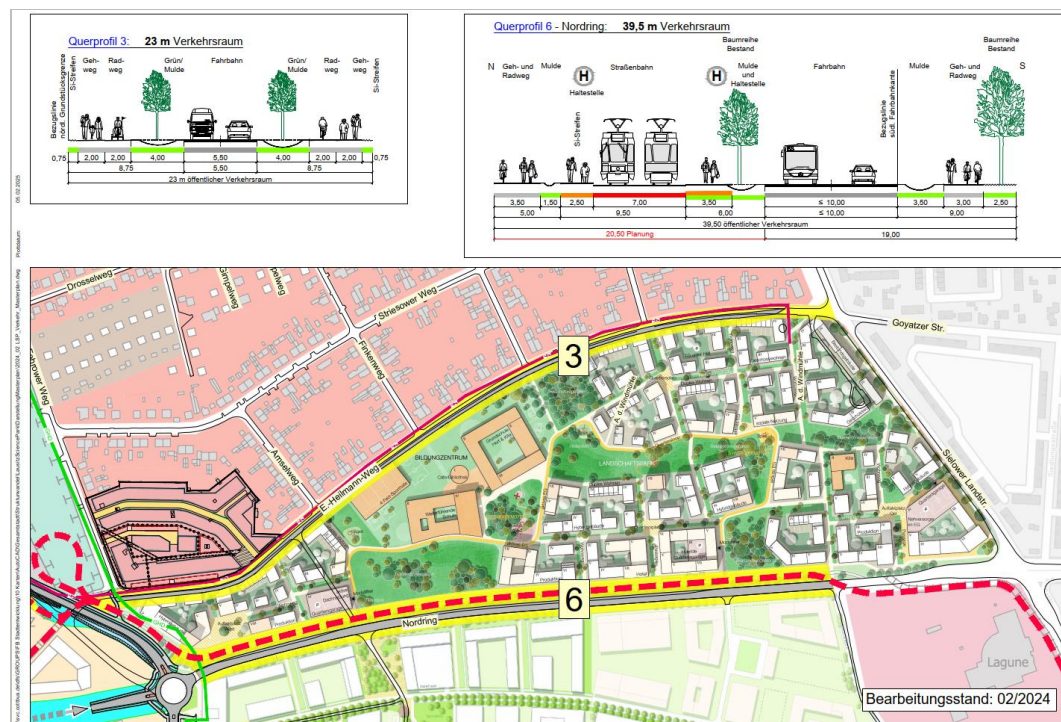


Abbildung 16: Prinzipdarstellung Straßenbahnerschließung Lausitz Science Park

Als weitere Zukunftsvision ist eine Streckenerweiterung über die Lipezker Straße zum Lausitz Park im Süden der Stadt geprüft und für weiter zu vertiefend befunden wurden<sup>32</sup>. Damit wird das System Straßenbahn und damit der Cottbuser ÖPNV wesentlich gestärkt.

Das Busliniennetz ist an die Stadtentwicklung und an die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes anzupassen.

Für die zukünftige ÖPNV-Anbindung des Stadtviertels Seedorf und des Cottbuser Ostsees an den Cottbuser Hauptbahnhof wurden die Optionen einer Straßenbahnanbindung und einer Anbindung per Seilbahn geprüft und für wirtschaftlich nicht tragbar befunden. Die planungsrechtliche Trassenfreihaltung ist jedoch weiterhin sicherzustellen. Ebenso stellt sich eine Anbindung des Ortes Kolkwitzes sowohl über die Ströbitzer Straße und auch über eine Verlängerung vom Lausitz Science Park hin zum Haltepunkt Kolkwitz derzeit als wirtschaftlich nicht tragbar dar. In beiden Fällen sind weitere vertiefende Prüfungen bezüglich mittelfristig zu realisierender alternativer Bedienkonzepte erforderlich.

<sup>32</sup> Siehe aktuelle Stunde der Stadtverwaltung Cottbus/Chóśebuz zum Thema „Netzerweiterung Straßenbahn“ am 29.03.2023

### 5.3 Netzkonzeption

Das in Abschnitt 4.1.2 analysierte hierarchisch gegliederte Verkehrsachsennetz dient der Gewährleistung einer flächendeckenden Versorgung der Cottbuser Bevölkerung. Zudem soll es dazu dienen, Parallelverkehre zwischen Buslinien und/oder Straßenbahnlinien auf ein Minimum zu begrenzen. Es besteht aus stark genutzten Straßenbahn- und Bustrassen, welche anhand ihrer Nachfrage in die Kategorie A und B unterteilt sind.

Die Achsen der Kategorie A bilden Straßenbahntrassen ab. Neben Erschließungsfunktionen in den Einzugsgebieten ihrer Haltestellen verbinden diese entlang ihrer Linienwege die dicht besiedelten Stadtteile direkt mit dem Stadtzentrum und den wichtigsten singulären Verkehrserzeugern. Sie bieten am Hauptbahnhof Verknüpfungen zum SPNV sowie attraktive Umsteigemöglichkeiten innerhalb des Stadt- und Regionalverkehrs (siehe auch Abs. 5.7.2).

Das ergänzende Achsennetz der Kategorie B besteht hauptsächlich aus stark genutzten Stadtbustrassen sowie der schwächer genutzten Straßenbahntrasse nach Schmellwitz Anger. Neben der Verbindungsfunktion steht hier eine feinere Erschließung mit im Vordergrund<sup>33</sup>. Diese Relationen sollen nach Möglichkeit keinen Parallelverkehr mit der Straßenbahn erzeugen und sind darauf ausgerichtet, attraktive Verknüpfungen mit der Straßenbahn an wichtigen Umsteigepunkten anzubieten.

Für die Erschließung außerhalb der starken ÖPNV-Achsen werden die Haltestellen gemäß der in Abschnitt 4.1.1 vorgenommenen Gebietskategorisierung anhand der zugeordneten Nutzungsdichten eingeordnet. Danach umfasst das Gebiet der hohen bis sehr hohen Nutzungsdichte das weitestgehend durchgehende Siedlungsgebiet von Sielow und Döbbrück im Norden bis hin zu Branitz, Kiekebusch und Gallinchen im Süden von Cottbus/Chósebus. Die Ortsteile Maiberg, Skadow, Willmersdorf, Merzdorf, Schlichow und Kahren werden der mittleren bis geringen Nutzungsdichte zugeordnet. Um die Haltestellen im Ortsteil Sielow nicht in zwei verschiedene Kategorien zu teilen, wurden die nördlichen Haltestellen auch der hohen bis sehr hohen Nutzungsdichte zugeschlagen (vgl. Abbildung 17 sowie vergrößert in Karte 4.1.1-2).

<sup>33</sup> z. B. Feinerschließung des Universitätsgeländes über die Universitätsstraße, Anbindung des Eingangs des MUL an der Leipziger Straße oder des BTU-Standorts an der Lipezker Straße

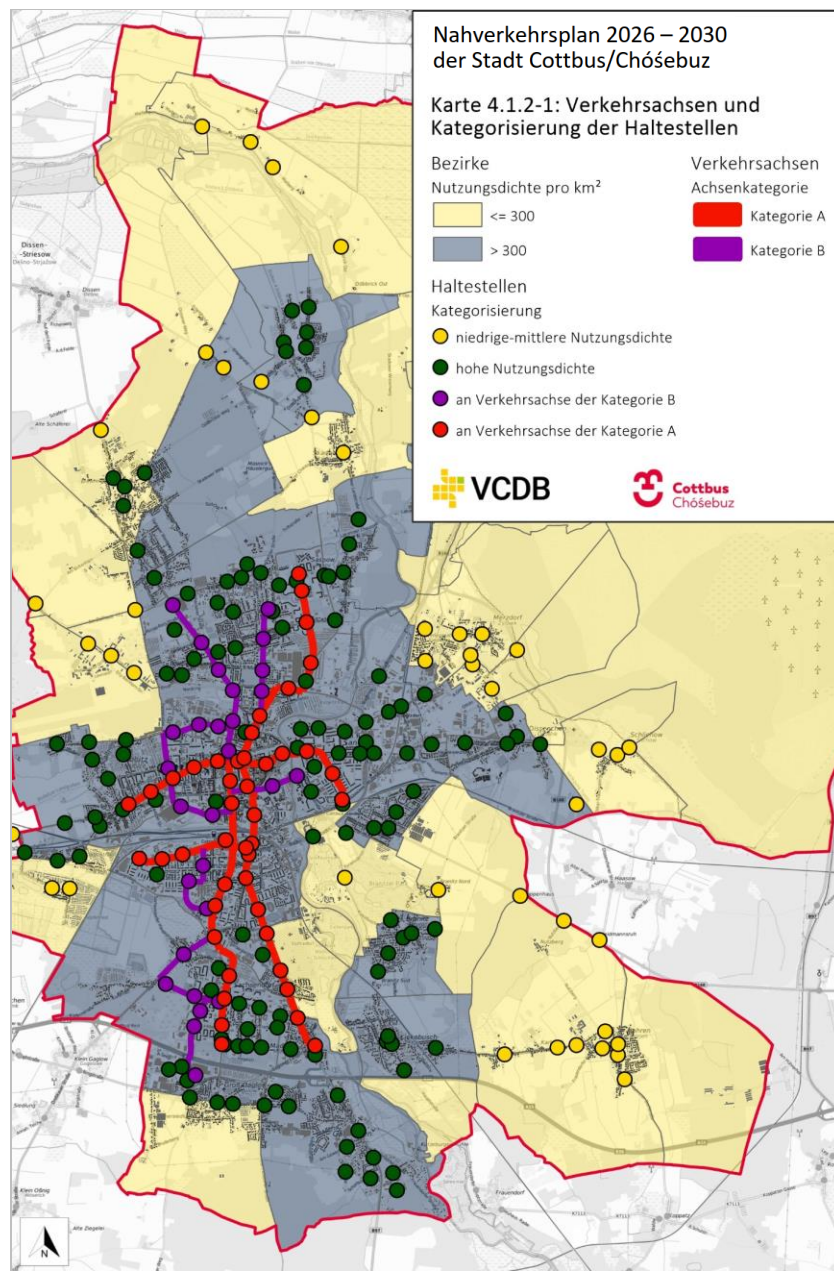


Abbildung 17: Verkehrsachsen und Gebietstypen

## 5.4 Angebotsstandards

Das Netz- und Bedienungskonzept gilt für Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbusverkehre und basiert auf dem in Abschnitt 4 definierten Anforderungsprofil sowie den im Abschnitt 6 aufgeführten Maßnahmen. Aufgrund der bereits beschriebenen angespannten kommunalen Haushaltslage werden Abweichungen von den Vorgaben im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ermöglicht. Diese sind im Folgenden näher beschrieben.

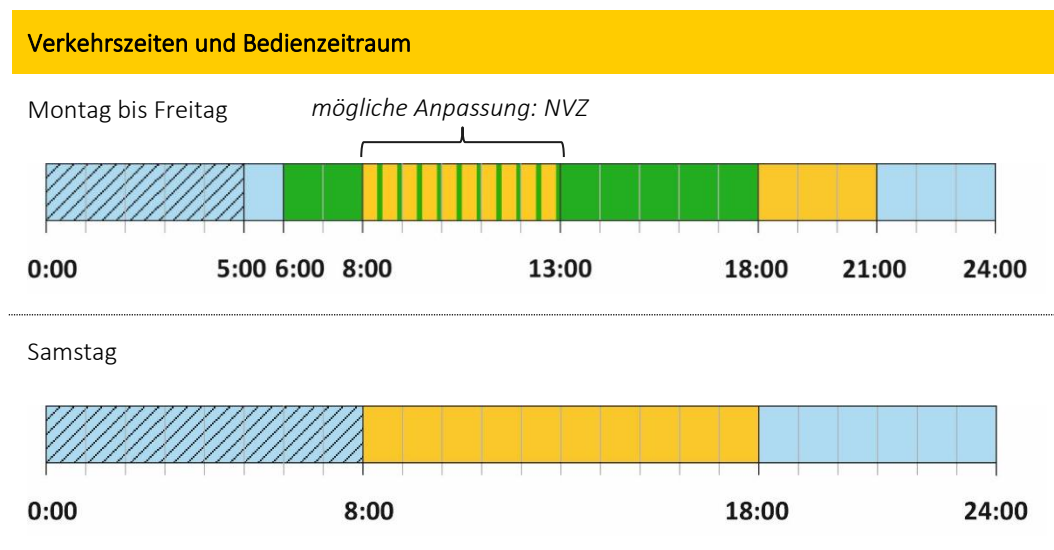
### 5.4.1 Mindestbedienungsstandards

Die Mindestbedienungsstandards dienen der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Cottbus/Chóseebuz sowie der Vorgaben gemäß Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG).

In Abschnitt 4.1.3 sind die nach Verkehrstagen differenzierten Verkehrszeiten definiert und bilden die erforderlichen Vorgaben zur Umsetzung einer angebotsorientierten ÖPNV-Bedienung ab.

Als Reaktion auf den allgemeinen Mobilitätstrend des Abbaus der Nachfragespitzen und einer größeren Verteilung der Verkehre empfiehlt es sich, an Werktagen grundsätzlich die Einführung einer durchgehenden Hauptverkehrszeit von 06:00 Uhr – 18:00 Uhr anzustreben. Aufgrund der haushaltspolitischen Vorgaben der Stadt Cottbus/Chóseebuz werden Anpassungen im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ermöglicht. Diese umfassen an Wochentagen die Einführung einer Normalverkehrszeit zwischen 08:00 Uhr und 13:00 Uhr.

In der folgenden Tabelle 17 sind die mindestens einzuhaltenden Bedienzeiten der verschiedenen Verkehrstage dargestellt:



## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2026 – 2030

### Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Sonntag

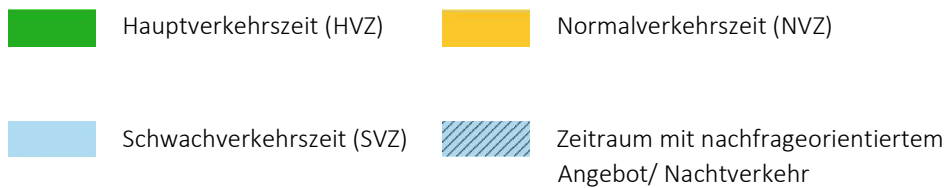
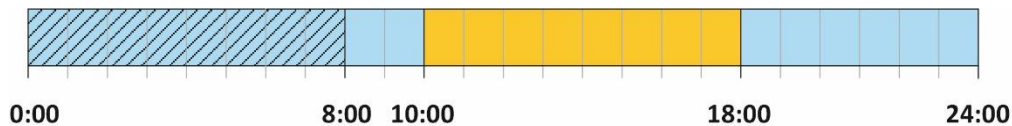


Tabelle 17: Mindestbedienzeiten nach Verkehrstagen

Außerhalb der aufgeführten Verkehrszeiten ist ein nachfrageorientiertes Angebot, bspw. zur Gewährleistung von Schichtwechselzeiten und Anschlüssen am Hauptbahnhof vorzuhalten. Dieses soll durch den Einsatz von Bedarfsverkehren (bspw. Ausweitung von Rufbusangeboten) unterstützt werden.

Als Mindestbedienungsstandards werden die in der folgenden Tabelle 18 aufgeführten Standards zur Einhaltung der Bedienungshäufigkeit festgesetzt. Die angegebenen Fahrten pro Stunde und Richtung verstehen sich als Mindeststandard. Abweichungen im Sinne einer Verbesserung sind möglich und sinnvoll, wenn eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist oder es sich aufgrund der Umlaufoptimierung anbietet.

| Gebietskategorie                                                            | Fahrten pro Stunde und Richtung |     |                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------|
|                                                                             | HVZ                             | NVZ | SVZ                                                                |
| Kategorie A (Achsen mit mehr als 1.500 Fahrgästen/Werktag)                  | ≥ 6                             | ≥ 3 | ≥ 2                                                                |
| Kategorie B (Achsen mit weniger als 1.500 Fahrgästen/Werktag)               | ≥ 3                             | ≥ 2 | ≥ 2                                                                |
| Gebiet hoher Nutzungsdichte (> 300 EAA/km <sup>2</sup> )                    | ≥ 2                             | ≥ 2 | ≥ 1 (primär durch bedarfs-gesteuerte Angebote)                     |
| Gebiet mittlerer bis niedriger Nutzungs-dichte (≤ 300 EAA/km <sup>2</sup> ) | ≥ 1                             | ≥ 1 | ≥ 1 Fahrt pro 2 Stunden (primär durch bedarfsge-steuerte Angebote) |

Tabelle 18: Mindesttaktung auf Verkehrsachsen und an Haltestellen

Aufgrund der haushaltspolitischen Zwänge sind außerhalb der Verkehrsachsen der Kategorien A und B folgende Abweichungen von den Vorgaben zulässig:

- Normalverkehrszeit: Reduzierung auf eine Fahrt pro Stunde und Richtung in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte
- Schwachverkehrszeit: im Ausnahmefall Reduzierung des Fahrtenangebots auf das Niveau des Bestandsangebots

Darüber hinaus sind an Ferientagen Abweichungen in Kapazität und Bedienform außerhalb der Verkehrsachsen der Kategorien A und B möglich. Dies kann zum Beispiel eine Umwandlung in fahrplanmäßige Bedarfsfahrten beinhalten.

Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums ist über alle Verkehrszeiten aus allen Stadt- und Ortsteilen direkt bzw. mit maximal einem Umstieg zu gewährleisten.

#### 5.4.2 Räumliche Erschließung

Die räumliche Erschließung mit Haltestellen ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 4.1.4 zu gewährleisten (vgl. Tabelle 19). Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

| Verkehrsmittel | Haltestelleneinzugsradius                                                           |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Eisenbahn      | 600 m                                                                               |
| Straßenbahn    | 400 m                                                                               |
| Bus            | Stadtzentrum: 300 m<br>hohe Nutzungsdichte: 400 m<br>niedrige Nutzungsdichte: 600 m |

Tabelle 19: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum

#### 5.5 Regionalbuslinien

Die auf dem Gebiet der Stadt Cottbus/Chósebuz verkehrenden Regionalbuslinien, sind neben den Zwängen, die sich aus dem Schülerverkehr und Anschlüssen zum SPNV ergeben nach Möglichkeit so zu gestalten, dass sie die Stadtverkehrslinien auf ihren Bedienachsen ergänzen und als integriertes Angebot (Vertaktung, Fahrplangestaltung) wahrgenommen werden. Zusätzlich sollte die Verknüpfung, bzw. das Enden der Regionalverkehre an den Straßenbahnumsteigepunkten geprüft werden um Parallelverkehre auf dem Stadtgebiet zu minimieren.

Im Sinne einer effizienten ÖPNV-Bedienung werden auch weiterhin einzelne Orts- oder Siedlungsteile ausschließlich durch den Regionalbus erschlossen.

## 5.6 Bedarfsverkehre

In betrieblichen Randzeiten und dünn besiedelten Gebieten werden und wurden alternative Bedienungsformen (Rufbus, On-Demand-Angebot „cloudio“) bereits angewandt.

In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage können zusätzlich bzw. aufbauend auf dem Fahrtenangebot die Vorgaben der Mindestbedienung durch bedarfsgesteuerte Fahrten erfüllt werden (§§ 42, 44 PBefG). Diese verkehren nur, wenn der Fahrtwunsch eines Kunden vorliegt. Außerdem werden nur die Haltestellen bedient, für die sich Ein- oder Aussteiger angemeldet haben.

Aufgrund geringer Nutzungsquote und auslaufender Förderung wurde das On-Demand-Angebot „cloudio“ zum 30.06.2025 eingestellt. Dazu ist durch die Cottbusverkehr GmbH eine Evaluierung durchzuführen (vgl. Kapitel 6.1, Maßnahme L-9).

Insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten und dünn besiedelten Räumen ist daher bei verkehrlicher Sinnfälligkeit eine Ausweitung der Rufbusangebote zu prüfen und anzustreben, um die fehlenden On-Demand-Angebote zu kompensieren.

## 5.7 Weitere qualitative Standards

Die Attraktivität des ÖPNV und somit seine Inanspruchnahme wird nicht nur durch die Quantität des Angebotes, sondern auch durch dessen Qualität beeinflusst. Um den ÖPNV in Zukunft als mindestens gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln. Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten sind hierbei zu berücksichtigen, das heißt für vergleichbare Gebiete ist eine vergleichbare Qualität vorzuhalten.

Dafür sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und verständlich vorzugeben.

### 5.7.1 Barrierefreiheit

Die Schaffung der Barrierefreiheit an den Haltestellen des ÖPNV ist ein gesellschaftspolitisches Ziel mit rechtsverbindlichen Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz, welches auf der von Deutschland seit 2009 ratifizierten UN-Behindertenrechtskonvention aufbaut.

Der barrierefreie Zugang zum ÖPNV ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG § 8, Abs. 3) verankert. Der VBB hat dazu einen Leitfaden zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen, zur Entwicklung eines Maßnahmenplans durch jeden Aufgabenträger mit einer Kategorisierung der Haltestellen zur Priorisierung, technischen und baulichen Spezifikationen zum Haltestellenausbau und der Wegenetzanbindung sowie der Fahrgastinformationen und Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips veröffentlicht [30].

In der nachfolgenden Abbildung 18 ist für eine Haltestelle am Fahrbahnrand ein exemplarischer Aufbau im Lageplan dargestellt.

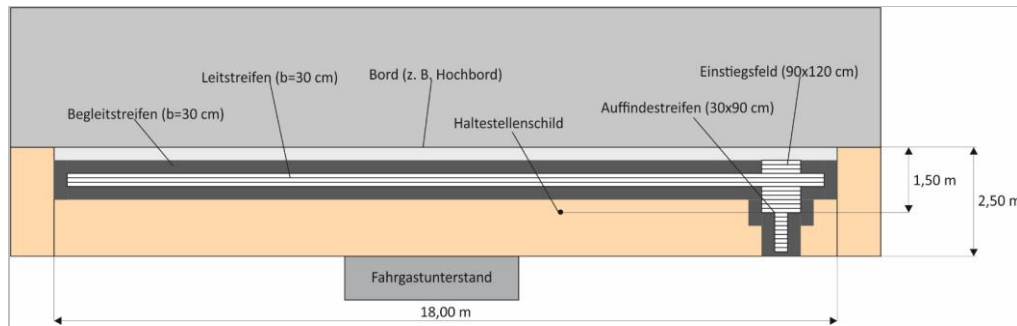


Abbildung 18: Musterhaltestelle am Fahrbahnrand

Gemäß PBefG sind im NVP die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Ausnahmen hiervon können im NVP konkret benannt und begründet werden.

Unter dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit wird im vorliegenden NVP folgendes verstanden:

Für Menschen, die in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig eingeschränkt sind, müssen folgende Einrichtungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein:

- Bauliche Anlagen
- Fahrzeuge
- Informationsquellen
- Kommunikationseinrichtungen

Als in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen gelten Personen, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, geistigen, seelischen oder sonstigen Behinderung oder Einschränkung beeinträchtigt sind.

Die Anforderung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebots, im Einzelnen:

- Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Information und Kommunikation
- Betrieb und Dienstleistungen

Mit der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nicht nur dem gesetzgeberischen Anspruch der Umsetzung des brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BbgBGG) sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen, sondern auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste geschaffen.

Insbesondere beim Thema Information und Kommunikation ist das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen. Dieses sagt aus, dass sämtliche wichtigen Informationen mit mindestens zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ wahrgenommen werden können.

Barrierefreiheit bedeutet auch, die digitalen Informationssysteme dergestalt mit Daten zu versorgen, dass - entsprechend den Nutzerbedürfnissen - passgenaue barrierefreie Fahrtempfehlungen gegeben werden können. Hierzu stellt das Verkehrsunternehmen für die VBB-Systeme gemäß den VBB Richtlinien Fahrgastinformation regelmäßig aktuelle Daten zum barrierefreien Zustand der Haltestellen und Fahrzeuge (auch in Echtzeit) bereit.

Die barrierefreie Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots erfolgt in kontinuierlicher Abstimmung mit den Behinderten-, Senioren- und Kinder- und Jugendbeiräten sowie den zuständigen Beauftragten und Verbänden, welche eingebunden und angehört werden.

Die wesentlichen Festlegungen von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden nachfolgend beschrieben.

#### 5.7.2 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Die Haltestellenausstattung erfolgt auf Basis der im Qualitätsleitfaden des VBB definierten Qualitätsvorgaben.

Wesentliche Bereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb
- Barrierefreier Zugang zu Informationen

Haltestellen müssen immer funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung (Verknüpfungs-, Umstiegs- oder Standardhaltestelle) über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen.

Wesentliche Bereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

- Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Kunden-center, personalbediente Vertriebsstelle)
- Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Liniennetzplan an allen wichtigen Haltestellen) sowohl analog als auch digital

Das Verkehrsunternehmen ist für die Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht zuständig. Bei Gemeinschaftshaltestellen mehrerer Betreiber stimmen sich diese über die entsprechenden Zuständigkeiten, Nutzungs- und Kostenregelungen ab und dokumentieren diese.

Bei der Mindestausstattung von Haltestellen wird gemäß Qualitätsleitfaden des VBB zwischen fünf Haltestellentypen unterschieden:

- Typ A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
  - Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als > 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
  - wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Typ B: Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung
  - SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
  - andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Typ C: Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert
  - Typ C1: Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität (Haltestellen des Stadt-, Orts- oder Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag bzw. nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Straßenbahn und Bus oder Bus und Bus)
  - Typ C2: Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)
  - Typ C3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestellen hat dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (Sehen und Gesehen werden) zu entsprechen<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> Darüber hinaus sind die unterschiedlichen Bedarfe verschiedener Personengruppen (z. B. Frauen, Kinder, Senioren) zu berücksichtigen.

Die Grundausstattung der Haltestellen aller Kategorien umfasst Haltestellenmast und -schild nach den Vorschriften der BOKraft [31] / BOStrab [32] sowie folgende weitere Ausstattungselemente:

- Haltestellenname (zweisprachig, in deutscher und niedersorbischer Sprache)
- das betreibende Verkehrsunternehmen mit Logo
- Fahrplan mit Linienband
- die Angabe des Tarifbereichs
- das VBB-Logo
- Hinweis auf Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Für die bauliche Ausstattung der Straßenbahnhaltestellen ist die Cottbusverkehr GmbH verantwortlich, die bauliche Ausstattung der Bushaltestellen liegen im Aufgabenbereich der Stadt Cottbus/Chóšebuz. Zuwegungen zu Haltestellen sind den örtlichen Gegebenheiten entsprechend barrierefrei auszubauen. Die Verkehrssicherheit ist durch den Räum- und Winterdienst zu gewährleisten.

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BOStrab [32], BOKraft [31], DIN 18040 [33], RAST 06 [34], H BVA [35] sowie EAÖ [36]. Die klimarelevanten Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen der E-Klima 2022 [37] sind zu berücksichtigen.

Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) wird an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen vorgesehen und schrittweise eingerichtet. Folgende Anforderungen sind dafür zu beachten und nach Möglichkeit umzusetzen:

- Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten
- Informationsübermittlung bei Betriebsstörungen, Umleitungen und in Sondersituationen möglichst im „Zwei-Sinne-Prinzip“

Alle Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei gemäß Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ [30] zu gestalten. Auf objektive Grenzen für das Erreichen der Barrierefreiheit wird darin verwiesen. Darüber hinaus sind nach § 8 PBefG im NVP Ausnahmen zu benennen und begründen, in denen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit dauerhaft oder temporär abgewichen wird. Diese Ausnahmen basieren auf der Gebietskategorisierung gemäß 4.1.1 und gelten für folgende Haltestellen:

- in Ortsteilen der geringen bis mittleren Nutzungsdichte<sup>35</sup>
  - mindestens eine barrierefreie Haltestelle muss bestehen, die Barrierefreiheit weiterer Haltestellen ist ausgenommen, aber anzustreben

<sup>35</sup> Die Ortsteile Maiberg, Skadow, Willmersdorf, Merzdorf, Schlichow und Kahren werden der mittleren bis geringen Nutzungsdichte zugeordnet.

- in Ortsteilen hoher bis sehr hoher Nutzungsdichte<sup>36</sup>
  - Barrierefreiheit aller Haltestellen erforderlich, Ausnahmen bilden Haltestellen mit einem sehr geringen Fahrgastaufkommen (in der Regel weniger als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die Ausnahmeregelungen gelten auch für Haltestellen, deren barrierefreie Ausstattung auf lange Sicht keinen Nutzen hat, wie z. B.:

- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine barrierefreie Zuwegung hergestellt werden kann
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist

Die Ausnahmeregelungen gelten nicht für Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie für weitere Haltestellen, bei denen nachweislich Bedarf besteht.

Der Ausbau der Haltestellen erfolgt entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung, der Verfügbarkeit finanzieller Mittel sowie unter Berücksichtigung ggf. geplanter Baumaßnahmen im Bereich der jeweiligen Haltestelle.

Für den angestrebten barrierefreien Ausbau wird eine Prioritätenliste erstellt (siehe Abschnitt 6). Die Prioritätenliste ist mit dem Behindertenbeauftragten/Behindertenbeirat der Stadt Cottbus/ Chóśebuz sowie der Baulastträger abzustimmen. Die Cottbusverkehr GmbH ist hier zu beteiligen und anzuhören.

### 5.7.3 Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien / Empfehlungen der EU und des VDV. Darüber hinaus gelten die Empfehlungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB, der VBB-Richtlinien Fahrgastinformation sowie die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge gemäß PBefG.

Die für bestellte Leistungen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

- Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit des Fahrzeugeinsatzes gemäß PBefG
- vollständiger Einsatz von Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeugen mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz

<sup>36</sup> Umfasst das weitestgehend durchgehende Siedlungsgebiet von Sielow und Döbbrück im Norden bis zu Brantitz, Kiebusch und Gallinchen im Süden von Cottbus/Chóśebuz. Um die Haltestellen im Ortsteil Sielow nicht in zwei verschiedene Kategorien zu teilen, wurden die nördlichen Haltestellen auch der hohen bis sehr hohen Nutzungsdichte zugeschlagen.

- das Durchschnittsalter der eingesetzten Busflotte soll 10 Jahre nicht überschreiten  
Das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge sollte jeweils 15 Jahre nicht überschreiten
- ITCS-Komponenten zur Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV
- ITCS-Komponenten zur akustischen und optischen Haltestelleninformation
- Fahrausweisautomaten (ausgenommen Fahrzeuge des Regionalverkehrs) zum Erwerb des VBB-Fahrausweissortimentes (außer Abonnements)
- ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtasten sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste
- Neufahrzeuge sollten über Fahrzeugklimatisierung verfügen

Eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen ist mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Die Daten sind dem Aufgabenträger jährlich, in elektronischer Form, zu übergeben. Die ITCS-Komponenten sind auch zur Kommunikation mit Drittsystemen zur Fahrgastinformation zu nutzen. Die Daten sind außerdem dem VBB in Echtzeit gemäß VDV 454, 713-0-1 und 4028 zur Verfügung zu stellen.

Generell ist bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen auf Umweltstandards und deren Entwicklung zu achten (z. B. Einsatz emissionsarmer oder alternativ angetriebener Busse), um Schadstoffemissionen gering zu halten und Anforderungen des Klimaschutzes zu erfüllen. Bei Leistungsneuvergaben ist gemäß § 10 SaubFahrzeugeBeschG [42] die Clean Vehicles Directive (CVD) umzusetzen. Fahrzeuge über die gesetzlich verpflichtende Beschaffungsquote der Null-Emission-Fahrzeuge hinaus müssen zum Anschaffungszeitraum bei Neu- und Ersatzbeschaffung den geltenden Abgasnormen, mindestens Euro 6, genügen.

Im bedarfsorientierten Verkehr (RufBus, On-Demand) ist die Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen durch den Einsatz von Fahrzeugen zu ermöglichen, die über einen barrierefreien Einstieg (Klapprampe, Anlegerampe oder Hublift) sowie über die notwendigen Sicherungseinrichtungen verfügen. Werden herkömmliche Fahrzeuge (insbesondere Pkw) eingesetzt, die keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten können, ist nach Möglichkeit durch dispositive Maßnahmen sicherzustellen, dass mobilitätseingeschränkten Personen eine barrierefreie Fahrt ermöglicht wird. Alle Personen haben gesetzlich das gleiche Recht auf Beförderung.

Durch Elemente eines Corporate Branding ist ein einheitliches Erscheinungsbild der den Nahverkehrsraum bedienenden Fahrzeuge zu erzielen. Weitere Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge, wie eine verpflichtende Klimatisierung des Fahrer- und Passagierbereiches, das Anbieten eines WiFi-Hotspots sowie ggf. Lademöglichkeiten für Mobilgeräte sind bei Fahrzeugneubeschaffungen anzustreben.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicherzustellen. Werbung in und an den Fahrzeugen soll auf Kunden nicht belästigend wirken.

Darüber hinaus sind die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität gemäß Qualitätsvereinbarung im Rahmen des öDA einzuhalten.

#### 5.7.4 Anforderungen an Fahrwege

Bedienungsqualität und Pünktlichkeit können durch fahrwegseitige Störquellen negativ beeinflusst werden. Derartige Störquellen erzeugen Fahrzeitverluste, welche Attraktivitätseinbußen nach sich ziehen und unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

- Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an allen für den ÖPNV notwendigen signalregelten Knoten
- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte- oder Parkverboten, Linksabbiegeverboten u. ä.
- Einrichtung von Busspuren; Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- Vermeidung von Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen
- Beseitigung von Fahrbahnmängeln im Zuge des Busnetzes
- Prüfung von Sonderregelungen für Busse in Baustellen, wie Einrichten von Busspuren oder Befahren von Einbahnstraßen in entgegengesetzter Fahrtrichtung sowie die Bevorrechtigung an LSA

#### 5.7.5 Service und Fahrgastinformation

Service und Information sind grundlegende Bestandteile des ÖPNV-Angebotes. Die Verkehrsunternehmen sichern die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten für im Rahmen der verbundweiten Fahrgastinformation im VBB herauszugebende Informationsprodukte. Im Nahverkehrsraum ist an den Haltestellen (Haltestellenfahne) im Rahmen der Haltestellenerneuerung die zweisprachige Ausführung (deutsch/niedersorbisch) von Orts- und Haltestellenbezeichnungen zu berücksichtigen. Hierbei ist die Beauftragte für Angelegenheiten der Sorben/Wenden der Stadt Cottbus/Chóśebuz einzubeziehen.

Auf die Verfügbarkeit von elektronischen Medien (z. B. das gemeinsame Fahrplanauskunftssystem des VBB) soll Wert gelegt, Printmedien in einem notwendigen Umfang weiter angeboten werden. Bei allen Informationsträgern (Print-Ausgabe, App, Internet, Personal) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen in angemessener bzw. geeigneter Art und Weise Rechnung zu tragen. In allen Medien ist Zweisprachigkeit (neben Deutsch auch Sorbisch/Wendisch) zu gewährleisten.

#### 5.7.6 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Das Verkehrsunternehmen ist zur zuverlässigen und fahrplantreuen Erbringung der Linienverkehrsleistungen verpflichtet.

Ausgewiesene Anschlüsse an den maßgeblichen Verknüpfungspunkten sind zu sichern. Dies sollte über die zentrale Datendrehscheibe des VBB erfolgen. Nachfragegerecht sind insbesondere an den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV P+R-Anlagen sowie an allen Verknüpfungspunkten B+R-Anlagen einzurichten, um eine Verknüpfung zum Individualverkehr herzustellen.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden u. a. durch die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden rechnergestützten Betriebsleitsystem (ITCS) erreicht.

Verfrühungen sind zu vermeiden und gelten gemäß öDA als ausgefallene Linienfahrt. Fahrplanabweichungen von maximal drei Minuten an einem Messpunkt werden noch als pünktliche Fahrt geführt.

Die Auswertung der Pünktlichkeit und Anschlusssicherung erfolgt im Rahmen der Abrechnung der Qualitätsvereinbarung gemäß des öDA mit dem Verkehrsunternehmen, um unterjährige Schlussfolgerungen bei nicht Erreichen der Zielstellung ziehen zu können.

Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind zu schaffen (z. B. ITCS, Handy/Funk) und zu nutzen. Bei Linien mit geringer Angebotsdichte sollen Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln nach Möglichkeit immer sichergestellt werden. Das gilt nach Möglichkeit generell für wichtige Schülerverkehrsbeziehungen und die letzte Umsteigebeziehung des Tages.

Zur Anschlusssicherung gehören z. B.:

- definierte Verkehrs- und Taktzeiten sowie die Einhaltung des Fahrplans
- Pünktlichkeit
- kurze Wege und Umsteigebeziehungen
- Anschlusssicherung (Kommunikation wichtiger Anschlüsse im Fahrplan und in der Fahrplanauskunft)
- Ermöglichung barrierefreier Umstiege (Anschlusssicherheit)

Neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen entscheiden besonders auch die örtlichen und / oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste zu berücksichtigen.

An definierten Übergangspunkten ist eine weitestgehende fahrplanseitige Verknüpfung der Angebote mit einheitlichen Übergangszeiten (z. B. Mindestübergangszeit: drei Minuten, maximale Übergangszeit: 15 Minuten) vorzunehmen. Abweichungen für fahrplan- oder netzseitig begründbare Ausnahmen sind dabei möglich.

Geplante Anschlüsse sollen innerhalb einer vorgeschriebenen Pufferzeit zwischen Zu- und Abbringer liegen. Die Pufferzeit ist als Wartezeit an der Haltestelle zur Abfederung von möglichen Verspätungen zu definieren. Die eventuell vorhandene Wegezeit zwischen zwei Abfahrtsorten ist in der Pufferzeit nicht enthalten.

Die Anschlusssicherung kann limitiert oder garantiert erfolgen. Im Falle einer limitierten Anschlusssicherung wartet das Anschlussfahrzeug bis zu einer vorher definierten Zeit, so dass keine oder nur geringe Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste durch die Verzögerung entstehen.

#### 5.7.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die öffentliche Wahrnehmung des Produktes ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass folgende Anforderungen erfüllt werden:

- fachliche Kompetenz und Motivation, nachgewiesene Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, soziale Kompetenz, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift unter Beachtung der GER<sup>37</sup>)
- Kenntnisse über das gesamte ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über das komplette Tarifangebot zu informieren, Befähigung des Fahrpersonals, auf Fahrplanabweichungen hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen das Bediengebiet betreffend sachkundig zu beantworten
- Bei Bedarf Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen und Behinderungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste sowie von Rollstuhlfahrenden und Kinderwagen), regelmäßige Schulung für Mitarbeitende im Service

#### 5.7.8 Tarif und Vertrieb

##### Tarif

Die Stadt Cottbus/Chósebuz nimmt als Aufgabenträger im VBB am gemeinsamen VBB-Tarif der teilnehmenden Verkehrsunternehmen teil. Weiterhin gilt im ÖPNV das deutschlandweit gültige, stark rabattierte Deutschlandticket. In diesem Rahmen wurden die tariflichen

<sup>37</sup> GER ist eine Abkürzung für „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen“. Dies wird von den Jobcentern bei der Vermittlung von Fahrpersonalen berücksichtigt.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóseebuz

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2026 – 2030

Zugangsbarrieren beim Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, Verkehrsunternehmen, Landkreisen und Städten in den Bundesländern Berlin und Brandenburg eliminiert.

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifs ist es, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und Zugangsbarrieren zu senken. Neben einem bedarfsgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar.

Die Preisgestaltung nimmt wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität des ÖPNV, ist aber gleichzeitig auch wichtiger Finanzierungsbestandteil im ÖPNV. Dieser widerstrebende Zielkonflikt ist bei der Fortschreibung der Preisentwicklung immer zu berücksichtigen. Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Beförderungsfall bzw. Personenkilometer erlöst und somit eine Steigerung der Tarifergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Folgende Ziele der Preisgestaltung werden aufbauend auf den LNVP Brandenburg [12] und der Tarifstruktur im VBB im Nahverkehrsplan festgelegt:

- Realisierung angemessener Fahrpreise für alle Fahrgäste
- Sicherstellung einer ausreichenden Einnahmekulisse und hoher Tarifergiebigkeit
- einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV
- klare Struktur und Übersichtlichkeit des Tarifs und Abbau von Nutzungshemmnissen
- Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzergruppen spezifischen Tarifangeboten
- Beteiligung an der Entwicklung und Umsetzung der E-Ticket-Lösung des VBB

Die Entwicklung der Tarife im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans soll sich primär an der Fortentwicklung der Produktionskosten orientieren, um eine übermäßige Belastung der Kunden weitgehend zu vermeiden.

Darüber hinaus ist auf eine Anpassung des VBB-Tarifs hinzuwirken, welcher die Eignung des Tarifs für digitale Vertriebsformen erhöht. Bei Tarifanpassungen ist außerdem multi-modalen Wegekettens Rechnung zu tragen. Dabei soll die Integration von Sharing-Angeboten (Verleihsysteme für Fahrräder, Autos und Elektro-Roller) Berücksichtigung finden.

### Vertrieb

Der Vertrieb dient der Einnahmensicherung ebenso wie dem Abbau oder der Vermeidung von Zugangshemmnissen für die Kundinnen und Kunden. Die Vertriebswege unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen.

Die Stadt Cottbus/Chóseebuz setzt sich dafür ein, dass in Abstimmung mit der VBB GmbH die Vertriebsstrukturen nach einheitlichen Qualitätsstandards weiterentwickelt werden.

Das Verkehrsunternehmen unterstützt hier proaktiv als Vertrieb-Verantwortender und arbeitet aktiv mit dem Aufgabenträger bzw. stimmt sich mit diesem ab.

Neben einer wirtschaftlichen Aufrechterhaltung der bisherigen Vertriebsstrukturen sollen perspektivisch elektronische Lösungen vorangetrieben werden. Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den zu befördernden Personen durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

Es ist eine optimale Vertriebsinfrastruktur nach Abwägung von Anforderungen der Kundenschaft, Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des LNVP Brandenburg [38] werden folgende Mindestanforderungen an den Vertrieb in Cottbus/Chóśebuz festgeschrieben:

- lokale barrierefreie Präsenz an der Stadtpromenade und am Hauptbahnhof (Kundenzentren)
- mindestens eine Verkaufsstelle in jedem Ortsteilzentrum
- Ticketautomaten oder Direktverkauf (Bus) in allen Fahrzeugen mit mindestens dem Fahrausweissortiment des Tarifs Cottbus ABC (Zielvorgabe an den Ticketautomaten ist der Verkauf des VBB-Tarifes für das VBB-Verbundgebiet), Akzeptanz von Barzahlung und bargeldlosen Zahlungsmitteln

Perspektivisch ist unter Federführung der VBB GmbH das Ziel zu verfolgen, den digitalen Vertrieb weiter auszubauen, um den Nutzenden den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

#### 5.7.9 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Die Anforderungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB sind dabei zu berücksichtigen.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a:

- Information der Fahrgäste
  - über die Störung (Art, Auswirkung, voraussichtliche Dauer), den Grund und ggf. alternative Fahrtmöglichkeiten
  - unter Nutzung des jeweils zweckmäßigsten Kommunikationskanals (wie Fahrzeugansagen durch die Leitstelle, DFI-Texte, soziale Medien, Homepage, VBB-Fahrinfo)
  - unter Gewährleistung des 2-Sinne-Prinzips
- Anbieten von Ersatzlösungen oder alternativen Reisemöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfall des Regelangebotes
- Weitergabe von Störinformationen an andere Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum (insbesondere bei Gewährleistung der Anschlusssicherung)

- regelmäßige systematische Erfassung und Auswertung von Störungen
- Reaktion auf Kundenbeschwerden in angemessenen Zeiträumen
- Möglichkeit des Einreichens von Kundenanliegen über ein Info-Telefon, die Kundenzentren, den Postweg und das Internet

#### 5.7.10 Sicherheit

Die Verkehrsunternehmen sind für Wohlbefinden und Sicherheit des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung ihrer Verkehrsmittel und Anlagen verantwortlich. Durch das Fahrpersonal muss eine ständige Verbindung vom Fahrzeug zur Betriebsleitstelle (Sicherheitszentrale) gesichert sein. Mittels geeigneter Maßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass grundsätzlich kein Gefühl der Hilflosigkeit und / oder der Handlungsunfähigkeit aufkommt. Bei der Umsetzung fahrgastorientierter Sicherheitsmaßnahmen ist das VBB-Leitbild Fahrgastsicherheit zu berücksichtigen.

Alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind mit Videoüberwachungsanlagen auszustatten.

#### 5.7.11 Weitere Nutzergruppen

Für die einzelnen Nutzergruppen wurden in Abschnitt 5 diverse Anforderungen und Festlegungen aufgestellt. Zu den weiteren berücksichtigten Nutzergruppen gehören u. a. Behinderte, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen, Kinder und Jugendliche sowie Familien. Neben den in Abschnitt 5 getroffenen Festlegungen und der seit 2022 verpflichtenden Herstellung der Barrierefreiheit soll die Teilhabe am ÖPNV für alle Nutzergruppen durch folgende Aspekte gesichert werden:

- angemessene ÖPNV-Erschließung der bebauten Gebiete im Nahverkehrsraum, wozu neben den Wohnlagen auch die Ziele der Ortsveränderungen gehören (z. B. medizinische Einrichtungen, Verwaltung, Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten)
- möglichst direkte Erreichbarkeit des Stadtzentrums
- Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Menschen mit Seh- und Hörbehinderungen (z. B. kontrastreiche Darstellung, Schriftgröße, Haltestellenanzeigen)
- Hilfestellungen beim Ein- und Ausstieg durch technische Einrichtungen oder das Fahrpersonal
- Ansprechpartner im Kundenservice über verschiedene Kanäle
- Vorhaltung von Plätzen für Rollstühle, Kinderwagen etc. in Fahrzeugen mit mehr als 9 Sitzplätzen und die Möglichkeit der Beförderung im RufBus-/On-Demand-Verkehr
- Haltegriffe und Notsignalknöpfe

ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken aktiv mit, um die Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung weiter zu verbessern und die Fahrgastfreundlichkeit zu erhöhen.

### 5.7.12 Zusammenarbeit im VBB

Die Stadt Cottbus/Chósebus ist Gesellschafter des Verkehrsbundes Berlin-Brandenburg und bringt daher in diesem Nahverkehrsplan das besondere Interesse der Verbundintegration der Verkehre in seiner Aufgabenträgerschaft zum Ausdruck.

Alle im Linienverkehr der Stadt Cottbus/Chósebus tätigen Verkehrsunternehmen werden bzw. sind Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und unterzeichnen dazu den „Kooperationsvertrag der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB).“ Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen
- die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seinen Ergänzungen
- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten, Echtzeitdaten und Störungsmeldungen sowie die Gewährleistung einer aktiven ITCS-gestützten Anschlusssicherung mit andere Verkehrsunternehmen
- die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten
- die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen), den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers
- die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien mit dem benachbarten Aufgabenträger sowie der VBB GmbH und die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH

## 5.8 Alternative Antriebssysteme

Der ÖPNV nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Derzeit verkehren in der Stadt Cottbus/Chósebus ausschließlich diesel- bzw. dieselhybridbetriebene Stadt- und Regionalbusse. Vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität wird der Einsatz von alternativen Antrieben gerade bei Stadtbussen, aber auch bei Regionalbussen, eine immer größere Rolle spielen.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebus

Gestaltungskonzept für den ÖPNV 2026 – 2030

Aktuell besteht von der Cottbusverkehr GmbH die Zielstellung, im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans bis zu elf Brennstoffzellenbusse im Stadtverkehr einzusetzen. Deren konsequente Förderung stellt für den Aufgabenträger Stadt Cottbus/Chósebus daher eine geeignete Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger aktiv umweltfreundlich und zukunftsorientiert mitzugestalten.

Auch im Zuge der Umsetzung der CVD sowie des SaubFahrzeugBeschG [10] sind sowohl die konzeptionellen als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen in der Stadt zu schaffen. In einem ersten Schritt wird dafür auf dem Gelände des Betriebshofes der Cottbusverkehr GmbH in Cottbus-Schmellwitz eine Wasserstofftankstelle errichtet. Darüber hinaus ist eine Werkstattertüchtigung erforderlich.

Der Einsatz der Wasserstofftechnologie wurde seinerzeit durch die Cottbusverkehr GmbH gegenüber batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen aufgrund des Reichweitenvorteils insbesondere auf längeren Umläufen als sinnvoll dargestellt. Dieser Reichweitenvorteil war damals bereits kritisch betrachtet worden und ist durch die erzielten Verbesserungen der batterieelektrischen Antriebe voraussichtlich nicht mehr aktuell. Hierbei ist die Wirtschaftlichkeit bzgl. eines eventuell mit batterieelektrischen Fahrzeugen entstehenden Fahrzeugmehrabbedarfes zu den Einsparungen in den höheren laufenden Betriebskosten der Wasserstofftechnologie umlaufspezifisch mit Berechnungen zu werten. Die städtischen Tagesumläufe in der Stadt Cottbus/ Chósebus implizieren kürzere Tagesumläufe, so dass unter Beachtung der betrieblichen Abläufe der Einsatz von Elektro-Bussen eine wirtschaftlich bessere Alternative darstellen kann.

Es ist daher zu prüfen, welche Auswirkungen eine Trennung in reine Stadt- und Regionalverkehrsumläufe gegenüber einer Umlaufverknüpfung mit Nutzung der Brennstoffzellenfahrzeuge auf den städtischen Zuschuss zu erwarten sind. In diese Betrachtungen sind die Kosten für die Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen (Ladeinfrastruktur, Betriebshofumbau, Werkstattertüchtigung etc.) einzubeziehen.

Abschnitt 8.2 geht auf die Auswirkungen der CVD bei der Finanzierung des ÖPNV ein.

## 6 Maßnahmenprogramm

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 4 vorgenommenen Schwachstellenanalyse und auf Grundlage des Gestaltungskonzeptes (Abschnitt 5) sowie der Evaluation des Nahverkehrsplans 2019-2023 (Abschnitt 3.1) wurden umsetzungsorientierte Einzelmaßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Die Maßnahmen sind auf Basis von auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen, ggf. zu modifizieren und zu beschließen. Die Umsetzung von Prüfaufträgen ist viertiefend in jedem Einzelfall zu prüfen. Unterschieden werden die Maßnahmen bzw. Prüfaufträge nach den Kategorien:

- ÖPNV-Leistungsangebot (**L**)
- Infrastruktur (**I**)
- Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (**M**)

Maßnahmen, die Investitionen erfordern, können nur in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen Mittel umgesetzt werden. Die trifft ebenso auf alle weiteren Leistungen des ÖPNV als freiwillige Leistung der Daseinsvorsorge zu.

Im nächsten Schritt werden die konkreten Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung weiterer Punkte zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Auch hier findet die oben erläuterte Indizierung der Maßnahmen bzw. Prüfaufträge Anwendung. Die Maßnahmenliste ist Anhang 4 zu entnehmen.

### 6.1 ÖPNV-Leistungsangebot (L)

Das in der Stadt Cottbus/Chóseebuz durchzuführende ÖPNV-Angebot ist gemäß den in Abschnitt 5 für das hierarchisch gegliederte Verkehrsachsenetz und die Gebietskategorien definierten Angebotsstandards zu erhalten bzw. auszuweiten. Anschlüsse innerhalb von Straßenbahn- und Busverbindungen bzw. von und zur Bahn sind anzustreben.

In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage können die Vorgaben der Mindestbedienung durch bedarfsgesteuerte Bedienformen erfüllt werden. Auf den Verkehrsachsen sind in der Normal- bzw. Schwachverkehrszeit und in den Gebieten außerhalb der Verkehrsachsen Rufbus-Angebote zulässig.

#### L-1 Taktverdichtung auf Straßenbahnachsen im Bestandsliniennetz an Werktagen

Zur Realisierung der Vorgaben auf den Verkehrsachsen ist an Werktagen in der Hauptverkehrszeit zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr ein 10-Minuten-Takt anzubieten. Auf der Straßenbahnlinie 4 wird dieser bereits realisiert, auf den Straßenbahnlinien 2 und 3 sind entsprechende Takt-Verdichtungen vorzunehmen.

Aufgrund der haushaltspolitischen Vorgaben ist vorübergehend auf den Linien 2 und 3 zwischen 08:00 Uhr und 13:00 Uhr eine Bedienung gemäß Normalverkehrszeit mit vier Fahrten pro Stunde und Richtung (15-Minuten-Takt) zulässig. In der Ferienzeit ist eine generelle Absenkung der Taktzeit auf einen 15-Minuten Takt zulässig. Bei entsprechend hoher Nachfrage oder veränderter Finanzausstattung ist ein durchgehender 10-Minuten-Takt zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr anzustreben.

Zur Nutzung von Sparpotentialen (z. B. werden im Rahmen des Smart-City-Projektes auf der Linie 4 ca. 180 TEuro jährliches Sparpotential gehoben) wird versucht, über adaptive Verkehrssteuerung der LSA-Schaltung die Umlaufzeiten auf allen Bus- und Straßenbahnlinien zu reduzieren.

#### L-2 Taktverdichtung auf Bus-Hauptachse

Auf dem Abschnitt Cottbus-Center – Innenstadt sind zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr so zu integrieren, dass im Gesamtfahrplan des Stadt- und Regionalbusses zwischen Cottbus-Center und Innenstadt ein annähernder 20-Minuten-Takt angeboten wird. Dabei ist das Linienangebot der Linie 19 (ab Guhrower Straße / Cottbus-Center) in Richtung Innenstadt mit zu berücksichtigen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage ist auch hier zwischen 08:00 Uhr und 13:00 Uhr eine Bedienung gemäß Normalverkehrszeit im 30-Minuten-Takt zulässig. Bei entsprechend hoher Nachfrage oder veränderter Finanzausstattung ist zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr ein durchgehender 20-Minuten-Takt anzustreben.

#### L-3 Taktverdichtung im Busnetz für Gebiete der hohen Nutzungsdichte

Aufbauend auf der Maßnahme L-1 und L-2 ist in Cottbus/ Chósebus besonders in Bereichen mit hoher Nutzungsdichte ein dichteres und verlässlicheres ÖPNV-Angebot herzustellen. Besonders auf folgenden Abschnitten der Buslinien

- 10 (Hauptbahnhof – Ringverkehr Branitz, Tierpark),
- 12 (Stadtpromenade – Peitzer Straße, Sandow),
- 15 (Cottbus-Center – Sielow)
- 19 (Abschnitt Stadtpromenade – Turnstraße, Dissenchen)

soll der Takt an Werktagen in der Hauptverkehrszeit zwischen 06:00 Uhr und 18:00 Uhr auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt angehoben werden. Die Angebotsverstärkungen betreffen hierbei zum größten Teil die Verkehrszeit zwischen 09:00 Uhr und 13:00 Uhr.

Auf dem Abschnitt der Linie 17 (Madlow–Kiekebusch) ist eine Umsetzung der angestrebten Bedienqualitäten durch Umsetzung der Maßnahme L-13 zu prüfen.

Weiterhin ist entsprechend hoher Nachfrage oder veränderter Finanzausstattung an Werktagen zwischen 06:00 Uhr und 21:00 Uhr an allen Haltestellen in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte eine durchgehende Bedienung mit mindestens zwei Fahrten pro Stunde und Richtung (30-Minuten-Takt) anzustreben.

In nachfolgender Abbildung 19 sind die zu verdichtenden Verkehrsachsen zu den Maßnahmen L1 bis L3 mit den darin enthaltenen Änderungen der Linienführung dargestellt.

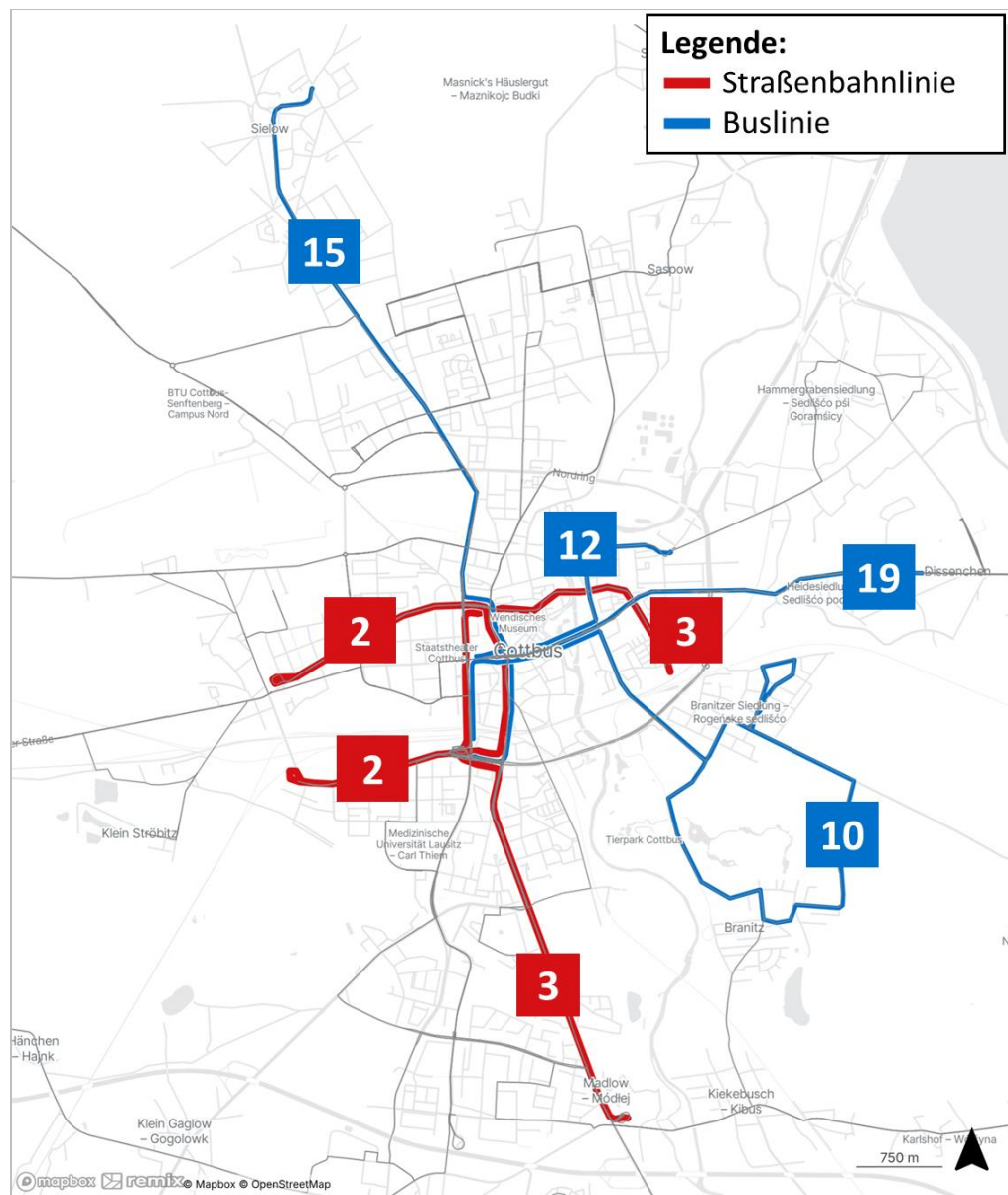


Abbildung 19: L1 bis L3: Verdichtung auf Straßenbahn- und Busachsen

### L-4 Führung Linie 3 über Hauptbahnhof

Zur Realisierung einer umsteigefreien Anbindung von Madlow an den Cottbuser Hauptbahnhof werden die Endpunkte der Straßenbahnlinien 2 und 3 getauscht, sodass Linie 2 von der Jessener Straße nach Ströbitz verkehrt und die Linie 3 von Madlow nach Sandow geführt wird. Im Zuge dessen kann die Buslinie 9 (Hauptbahnhof – Südeck) entfallen (vgl. Abbildung 20).

Wesentliche Anschlussbeziehungen (bspw. am Hauptbahnhof und am Endpunkt Madlow) sind dabei beizubehalten und nach Möglichkeit auszubauen.

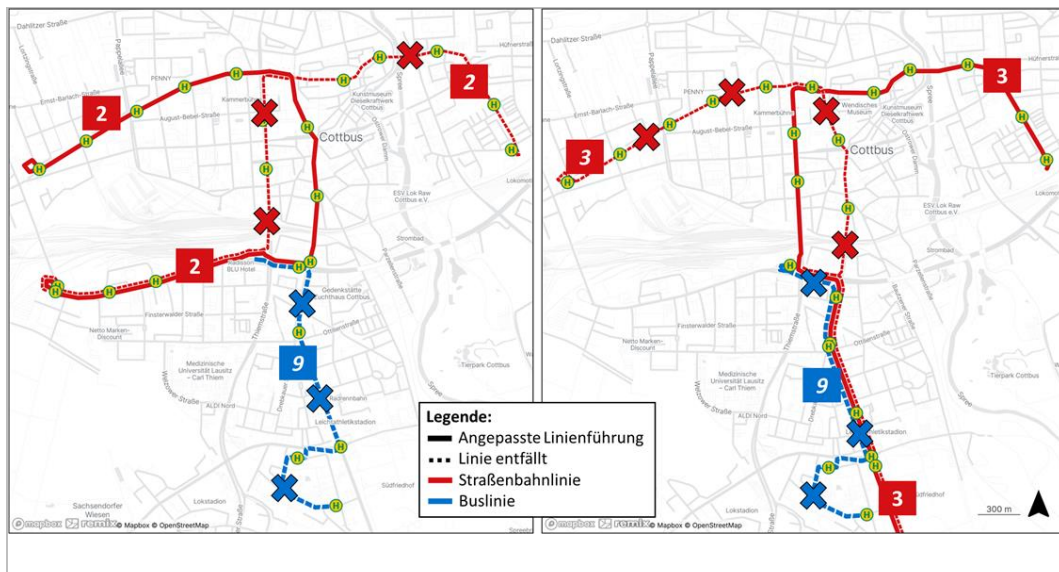


Abbildung 20: L4: Führung Linie 3 über Hauptbahnhof

### L-5 Verbesserung der Erschließung des Campus Nord der BTU

Der Campus Nord der BTU wird derzeit an Wochentagen durch die Rufbuslinie 11 (Freizeitbad Lagune - Burger Chaussee/Campus Nord) mit je drei Fahrten am Vor- und Nachmittag nur unzureichend erschlossen. Um diese Situation zu verbessern, wird die Regionalbuslinie 47 (Hauptbahnhof–Burg) über die Burger Chaussee und den Ernst-Heilmann-Weg geführt. Gleichzeitig wird die Doppelbedienung zur Linie 15/44 auf dem Abschnitt Cottbus-Center - Hauptbahnhof entflochten. Auf die Anschlusszeiten der in Burg durch die RVS bedienten Linien des Landkreises Dahme-Spreewald wird geachtet.

In diesem Zusammenhang können die Rufbuslinie 11 entfallen und der Entfall der Bedienung der Haltestellen Finken-, Amsel- und Meisenweg durch die Linie 19 sollte geprüft werden (vgl. Abbildung 21).

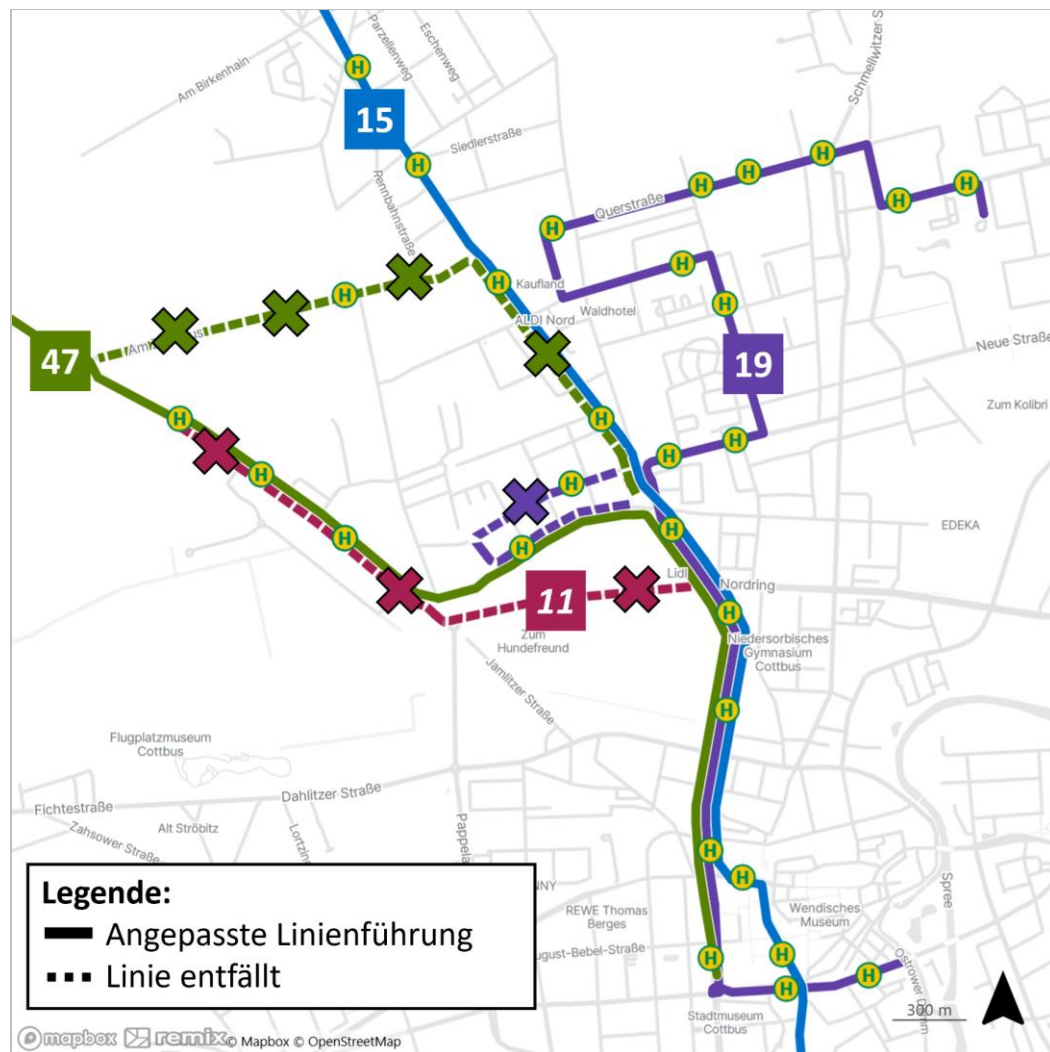


Abbildung 21: L5: Verbesserung der Erschließung des Campus Nord der BTU

#### L-6 Taktverdichtung auf Straßenbahnachsen im Bestandsliniennetz am Wochenende (Prüfauftrag)

Die Schwachstellenanalyse hat ergeben, dass auf den Straßenbahnlinien 2 und 3 am Wochenende in der Normalverkehrszeit kein ausreichendes Angebot geleistet wird.

Es ist zu prüfen, ob unter den derzeitigen haushaltspolitischen Vorgaben die angestrebte Taktverdichtung auf einem 20-Minuten-Takt umgesetzt werden kann.

#### L-7 Verlegung der Linie 20 in die Lakomaer Straße (Prüfauftrag)

Mit der Führung der Buslinie 20 (Neu Schmellwitz – Maiberg) im Ortsbereich Saspow über die Lakomaer Straße und Lakomaer Chaussee<sup>38</sup> anstatt über die Skadower Chaussee soll eine Verbesserung der Erschließung für die Einwohner der Lakomaer und Hornoer Straße erreicht werden. Gegenüber der Führung der bestehenden Führung über die Skadower Straße können insgesamt ca. 100 Einwohner mehr durch den Stadtbus erschlossen werden. Dafür ist der Bau von zwei neuen Richtungshaltestellen am Knotenpunkt Lakomaer Straße / Hornoer Straße notwendig.

#### L-8 Erschließung Gewerbegebiet Dissenchen (Prüfauftrag)

Das Gewerbegebiet Dissenchen mit ca. 200 bis 300 Arbeitsplätzen wird derzeit nicht durch den ÖPNV erschlossen. Es ist zu prüfen, ob zur Nachfrage passende Fahrten der PlusBus-Linie 849 (Cottbus, Hauptbahnhof – Döbern) über die Branitzer Straße und Werner-von-Siemens-Straße geführt werden können. Dafür ist eine Befragung im Gewerbegebiet durchzuführen. Hierfür ist die Fertigstellung der Verlängerung der Werner-von-Siemens-Straße bis zum Kreisverkehr an der Ortsumfahrung notwendig.

#### L-9 Evaluation „cloudio“

Es ist der Erfolg des per 30.06.2025 eingestellten On-Demand-Angebotes des „cloudio“ zu evaluieren, um die Erfahrungen in künftige Konzepte einfließen lassen zu können. Dabei ist die Wirksamkeit des On-Demand-Shuttles umfassend zu prüfen. Dazu gehört die Gegenüberstellung von Leer- und Fahrplan-Kilometern, der realisierten Mitfahrenden-Quote und des Kostenwirkungsgrades in Gegenüberstellung zum regulären ÖPNV in den „cloudio“-Gebieten.

#### L-10 Ausweitung von Rufbusangeboten (Prüfauftrag)

Es ist zu prüfen, ob durch die Ausweitung von Rufbus-Angeboten der Entfall des „cloudio“-Angebotes kompensiert werden kann. Weiterhin ist zu untersuchen, ob durch die kompensatorische Einführung von Rufbusangeboten auch Defizite in Gebieten abseits der Verkehrsachsen und insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten behoben werden können. (vgl. Defizite in Tabelle 15).

Dies könnte beispielsweise zur verbesserten Erschließung des Campus Nord der BTU und der Bundesnetzagentur als Alternative zu den Maßnahmen L-5 und I-4 sowie zur Erschließung der Lakomaer Straße (Maßnahme L-6) genutzt werden.

<sup>38</sup> zusätzliche Fahrzeit ca. 1–2 Minuten, kein zusätzlicher Fahrzeugmehrbedarf

#### L-11 Einbindung der Linie 2N in Anschlüsse am Hauptbahnhof (Prüfauftrag)

Um die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes in den Schichtwechselzeiten der Medizinischen Universität Lausitz - Carl Thiem für die Beschäftigten zu verbessern sind die entsprechenden Fahrten der Linie 2N in die Anschlüsse am Hauptbahnhof einzubinden oder zu verstärken.

#### L-12 Busnetz Cottbus Süd (Prüfauftrag)

Es ist zu prüfen, wie die Anbindung der Ortsteile Groß Gaglow, Gallinchen, und Kiekebusch an den ÖPNV verbessert werden kann. Eine Möglichkeit besteht darin, die Buslinie 16 in den Cottbuser Süden zu verlängern und die Ortsteile Groß Gaglow, Gallinchen und Madlow jeweils im 60-Min.-Takt abwechselnd zu bedienen. Dazu wird auf die Planungen der Cottbusverkehr zum Busnetz Cottbus Süd verwiesen.

Die Befahrung der Gallinchener Straße zwischen Groß Döbberner und Harnischdorfer Straße durch den ÖPNV ist ein wichtiger Bestandteil im Liniennetz des Cottbuser Südens. Neben der bestehenden Beschilderung dieses Abschnitts als Tempo-30-Zone ist zu prüfen, inwiefern schutzbedürftige Fußverkehre (Kinder, Mobilitätseingeschränkte) verkehrsorganisatorisch oder durch Anlage eines Gehwegs stärker berücksichtigt werden können. Hierbei ist der Einrichtungsverkehr der Gallinchener Straße zu beachten.

#### L-13 Busnetz Cottbus Südost (Prüfauftrag)

Es ist zu prüfen, wie die ÖPNV-Verbindungen in die Stadtteile Branitz, Branitzer Siedlung und Kiekebusch hinsichtlich einer kürzeren Reisezeit und reduzierter Umstiege verbessert werden können.

In Abstimmung mit den Fahrplanangeboten der Linien 10 (Hauptbahnhof – Ringverkehr Branitz, Tierpark) und 17 (Sachsendorf – Kahren) soll dabei eine Linienführung entwickelt werden, die folgende Ziele verfolgt:

- schnellere Reisezeiten zum Tierpark Cottbus und zum Ortszentrum Branitz
- Verdichtung des Fahrplanangebots in Branitz und Kiekebusch
- Erschließung der südlichen Wohnbereiche in Branitz (Auenwinkel, Rosenwinkel) und der nördlichen Wohnbereiche in Kiekebusch (Madlower Straße)
- Schaffung tangentialer Verbindungen in Richtung Gelsenkirchener Platz und in die Altstadt

Im Rahmen einer tiefergehenden Planung ist eine optimale Variante zu entwickeln.

#### L-14 Führung einer Buslinie über die Bautzener Straße (Prüfauftrag)

Die im Bereich der Bautzener Straße wohnenden ca. 1.700 Personen werden derzeit unzureichend mit längeren Fußwegen zur Straßenbahnachse erschlossen. Es ist zu prüfen, ob durch ein neues Linienangebot im 30- oder 60-Min.-Takt durch die Bautzener Straße die Anbindung an die Innenstadt verbessert werden kann. Denkbar wäre hierfür beispielsweise die Linienführung Südeck – Hermann-Löns-Straße – Bautzener Straße – Straße der Jugend – Stadtpromenade – Stadthalle. Bei Realisierung der Führung der Linie 3 über den Hauptbahnhof (Maßnahme L-4) können hierfür Ressourcen der entfallenden Buslinie 9 genutzt werden.

Die Planung ist im Rahmen eines Verkehrskonzeptes mit dem Radverkehrskonzept 2035+ (Entwurf) abzustimmen, welches die Führung der Veloroute 4 über die Bautzener Straße vorsieht und dadurch Änderungen im ruhenden Verkehr erfordert.

#### L-15 Neues Linienkonzept zur Effizienzsteigerung in Schmellwitz (Prüfauftrag)

Die Buslinie 19 führt auf ihrem nördlichen Abschnitt derzeit im 30-Minuten-Takt durch einen bereits durch die Achsen Nordring – Schmellwitz, Anger sowie Nordring –Cottbus-Center zu ca. 80 % erschlossenen Bereich (mit Umsetzung von Maßnahme L-2 beide Achsen im 20-Minuten-Takt bedient). Lediglich ein Bereich mit ca. 900 Einwohnern benötigt eine Erschließung durch die tangential verkehrende Linie 19. Im Sinne einer ausgeglichenen Bedienung der einzelnen Stadtteile soll untersucht werden, ob die Buslinie 19 zwischen Stadtpromenade und Neu-Schmellwitz /Zuschka auf ein durchgehend stündliches Angebot reduziert werden kann. Weiterhin ist zu prüfen, ob der Endpunkt Schmellwitz, Anger mit in dieses veränderte Linienkonzept als Umsteigepunkt eingebunden werden kann.

#### L-16 Erschließung des Cottbuser Ostsees (Prüfauftrag)

Zur verkehrlichen Erschließung des Cottbuser Ostsees und des zukünftigen Stadtviertels Seevorstadt wurde neben der Verlängerung der Straßenbahn die Errichtung einer urbanen Seilbahn untersucht. Diese soll vom Hauptbahnhof über eine Zwischenstation im Bereich Messe/Stadion der Freundschaft zum Endhaltepunkt Ostsee führen und damit das Naherholungsgebiet und die Seevorstadt mit dem Hauptbahnhof verbinden. Im Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung konnte für beide Varianten unter den aktuellen Rahmenbedingungen keine wirtschaftliche Sinnfälligkeit nachgewiesen werden, so dass zur Ermittlung einer wirtschaftlich tragfähigen Variante weitere Untersuchungen unter Einbeziehung einer Buserschließung erforderlich sind.

#### L-17 Erschließung des Lausitz Science Parks (Prüfauftrag)

In Abstimmung mit den konkreten Ausbau- und Entwicklungsabsichten im Lausitz Science Park ist weiterhin zu untersuchen, welche Führung der Straßenbahn im Entwicklungsgebiet einen wirtschaftlichen positiven Nutzen-Kosten-Beitrag aufweist.

#### L-18 Evaluierung Straßenbahnverlängerung zum MUL-CT und zum Lausitz Park (Prüfauftrag)

In der Untersuchung zum Ausbau des Straßenbahnnetzes<sup>39</sup> wurde die Verlängerung zum MUL-CT sowie zum Lausitz Park geprüft. Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahmen ist unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen (verkehrliche Notwendigkeit, vermiedene Investitionen) erneut zu prüfen. Hierbei sind insbesondere die Nachfrageeffekte in der Relation Wohngebiete – Arbeitsplätze / Hauptbahnhof zu betrachten.

## 6.2 Infrastruktur (I)

#### I-1 Konzeption zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Verknüpfungsstellen

Für den barrierefreien Ausbau aller Haltestellen und Zuwegungen ist aufbauend auf der Priorisierungstabelle der Stadt Cottbus/Chósebuz ein Maßnahmenkonzept mit Prioritätenreihung entsprechend der verkehrlichen Bedeutung und Verfügbarkeit der finanziellen Mittel in der Laufzeit des NVP zu erstellen. In Zusammenwirken der entsprechenden Fachbereiche wird eine städtische gestalterische Leitlinie zur Planung, Herstellung und Gestaltung von stadt eigenen ÖPNV-Anlagen erarbeitet.

Gemäß der aktuellen Priorisierungstabelle der Stadt Cottbus/Chósebuz ist für den Mittelfristzeitraum bis 2030 der barrierefreie Ausbau der in der nachfolgenden Tabelle 20 aufgeführten Bushaltestellen inklusive Zuwegung geplant. Die Priorisierung erfolgte dabei anhand der in Abschnitt 5.7.2 definierten Kriterien. Eine Auflistung der noch nicht barrierefrei ausgeführten Straßenbahn- bzw. Kombihaltestellen ist in Anhang 4 enthalten. Eine grafische Darstellung des Ausbaustandes aller Haltestellen im Stadtgebiet (Stand 08/2025) ist in Karte 6.2-1 enthalten.

An den Verknüpfungspunkten zum SPNV im Nahverkehrsraum ist ein durchgehend barrierefreier Zugang einschließlich Zuwegung zu gewährleisten. Dafür sind die Bussteige an den Haltepunkten Cottbus Sandow und Cottbus Merzdorf zu ertüchtigen. Darüber hinaus sind die Zuwegungen, hier auch in Cottbus Willmersdorf-Nord, zu prüfen und ggf. der barrierefreie Ausbau zu konzipieren.

<sup>39</sup> Siehe aktuelle Studie der Stadtverwaltung Cottbus/Chósebuz zum Thema „Netzerweiterung Straßenbahn“ am 29.03.2023

| Haltestellenname         | Ortsteil              | Summe Ein- und Aussteiger pro Tag (Stand 2024) | Anzahl auszubauende Haltesteige |
|--------------------------|-----------------------|------------------------------------------------|---------------------------------|
| Branitz Alte Schule      | Branitz               | 46                                             | 2                               |
| Dissenchen Schule        | Dissenchen            | 124                                            | 2                               |
| Döbbrick Am Spreebogen   | Döbbrick              | 21                                             | 2                               |
| Finsterwalder Str.       | Spremlberger Vorstadt | 134                                            | 2                               |
| Friedensplatz            | Gallinchen            | 13                                             | 2                               |
| Groß Gaglow Lausitz Park | Groß Gaglow           | 254                                            | 2                               |
| Jahnstraße               | Willmersdorf          | 15                                             | 2                               |
| Kiekebusch Büdnerstraße  | Kiekebusch            | 13                                             | 1                               |
| Merzdorf Feuerwehr       | Merzdorf              | 30                                             | 2                               |
| Ostseedorf Schlichow     | Dissenchen            | 11                                             | 2                               |
| Peitzer Straße           | Sadow                 | 55                                             | 2                               |
| Sachsendorf              | Sachsendorf           | 753                                            | 5                               |
| Saspow Fröbelstraße      | Saspow                | 19                                             | 2                               |
| Schloss Branitz          | Branitz               | 56                                             | 2                               |
| Sielow Feuerwehr         | Sielow                | 26                                             | 2                               |
| Skadow                   | Skadow                | 31                                             | 2                               |
| Universität              | Ströbitz              | 398                                            | 2                               |

Tabelle 20: Priorisierung barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen im Zeitraum bis 2030

## I-2 Realisierung des barrierefreien Ausbaus aller Haltestellen und Verknüpfungsstellen

Nach Vorliegen des Maßnahmenkonzeptes (vgl. Maßnahme I-1) erfolgt die sukzessive Realisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen und Verknüpfungsstellen inkl. der Zuwegungen entsprechend der Prioritätenreihung und Mittelverfügbarkeit.

#### I-3 Vereinheitlichung der Grundausrüstung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten (inkl. Fahrgastinformation)

Die Vereinheitlichung der Grundausrüstung der Haltestellen (vgl. Abschnitt 5.7.2) und der Fahrgastinformation im Nahverkehrsraum (vgl. Abschnitt 5.7.5) ist sukzessive zu verwirklichen.

Generell sind alle Verknüpfungspunkte mit überdachten Sitzgelegenheiten und Beleuchtung auszustatten. Übersichtlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit<sup>40</sup> sind zu gewährleisten. Digitale Fahrgastinformationstafeln mit Abfahrtszeiten in Echtzeit sind nach Möglichkeit vorzusehen.

#### I-4 Verbesserung Erschließung Bundesnetzagentur

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Bundesnetzagentur und des UKA Umweltgerechte Kraftanlagen GmbH & Co. KG (Niederlassung Süd-Ost) ist zu prüfen, ob am Knotenpunkt Philipp-Reis-Straße / Sielower Landstraße eine Haltestelle errichtet werden kann. Der Fußweg zum Erreichen beider Einrichtungen verkürzt sich dadurch auf ca. 300 m. Die Haltestelle Heinrich-Hertz-Straße, welche derzeit nur mit zwei wochentäglichen Fahrten am Morgen angedient wird, kann aufgelassen werden. Zusätzliche betriebliche Aufwände entstehen nicht, die Maßnahme ist umlaufneutral.

#### I-5 Errichtung Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Süd

Bis zum Ende des Jahres 2025 soll auf der Südseite des Cottbuser Hauptbahnhofs ein Fahrradparkhaus mit 190 Fahrradabstellplätzen entstehen. Dieses umfasst ein Modul mit 94 abschließbaren Abstellplätzen (inkl. sechs Sonderstellplätze für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger) und ein öffentlich zugängliches Modul mit 96 Stellplätzen in Doppelstockparkern.

#### I-6 Erweiterung Fahrradabstellanlagen am Spreewaldbahnhof (Nord)

Auf der Nordseite des Cottbuser Bahnhofs ist die Errichtung eines Fahrradparkhauses geplant, dabei wird derzeit untersucht, ob eine Realisierung eines Fahrradparkhauses in Bestandsgebäuden möglich ist. Das Fahrradparkhaus soll Abstellplätze für 450 Fahrräder bieten. Die Errichtung der Parkieranlage ist bis Ende 2028 geplant.

<sup>40</sup> Hierbei sind die unterschiedlichen Bedarfe verschiedener Personengruppen (z. B. Frauen, Kinder, Senioren) zu berücksichtigen.

#### I-7 Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Die Integration von Radverkehr und ÖPNV im Sinne der Erhöhung der Effizienz und der Attraktivität von multimodalen Wegeketten soll weiter gestärkt werden. Das betrifft den Ausbau und die Ergänzung von nutzerfreundlichen Fahrradstationen sowie Radabstellanlagen. Die derzeit vorhandenen Radabstellanlagen bzw. B+R-Anlagen sind ggf. aufzuwerten bzw. die Etablierung dieser zu prüfen.

Auf folgende Eigenschaften ist besonderer Wert zu legen:

- gute Zugänglichkeit von den Anlagen des ÖPNV / SPNV einerseits und den anliegenden Radverkehrsanlagen andererseits, sodass sich ein Vorteil ggü. den MIV ergibt
- Wahl von robusten und sicheren Fahrradständern – zu bevorzugen sind Bügellösungen anstelle von sog. „Felgenklemmern“
- Witterungsschutz durch Überdachungen
- Auslegung für ausreichend Nutzende
- Beleuchtung und gute Einsehbarkeit im Sinne der öffentlichen Sicherheit<sup>41</sup>

Zukünftige Entwicklungen (Pedelec) sind bei der Ausstattung der Anlagen zu berücksichtigen. So können an bestimmten Verknüpfungspunkten auch Lademöglichkeiten angeboten werden. Der zunehmenden Nutzung von Lastenrädern ist durch die Vorhaltung entsprechend großer Stellplätze Rechnung zu tragen.

Über die bereits am Hauptbahnhof geplanten Fahrradparkeinrichtungen hinaus (siehe Maßnahmen I-4, I-5 und I-6) wird für weitere aufkommensstarke Haltestellen empfohlen, geschützte Radabstellanlagen (z. B. Fahrrad-Boxen) zu errichten. Diese unterstützen das Pendeln zur Haltestelle bzw. zum Bahnhof mit dem Fahrrad besonders, weil die Fahrräder mit ihren zum Teil hohen Werten sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden können. Alle Maßnahmen sind mit dem Radverkehrskonzept 2035+ der Stadt Cottbus/Chóśebuz [39] abzustimmen.

#### I-8 Ausbau von Park+Ride-Anlagen an Haltepunkten und Verknüpfungsstellen

Ausbaubedarf hinsichtlich P+R-Anlagen gibt es außer am Hauptbahnhof, am Haltepunkt Cottbus Sandow, am Haltepunkt Ströbitz und an den Haltestellen Saarbrücker Straße (Schleife Thiemstraße) sowie in Madlow an den weiteren Haltepunkten und Verknüpfungsstellen im Stadtgebiet. Die Stadt wird hierbei die Möglichkeiten prüfen, positive Bedingungen für weitere Ladesäulen herzustellen.

<sup>41</sup> Hierbei sind die unterschiedlichen Bedarfe verschiedener Personengruppen (z. B. Frauen, Kinder, Senioren) zu berücksichtigen.

Taxistände sind derzeit unter anderem am Hauptbahnhof vorhanden. An den anderen Haltepunkten sowie ggf. an ausgewählten Verknüpfungspunkten ist die Anordnung von Taxi-Ständen bedarfsweise zu berücksichtigen.

#### I-9 Etablierung von Mobilitätsstationen

Als Mobilitätsstationen bezeichnet man multimodale Verknüpfungspunkte, welche verschiedene Verkehrsmittel (bspw. Fahrrad und Straßenbahn oder Bus) durch räumliche Nähe und einer entsprechenden einheitlichen Gestaltung miteinander verbindet (siehe Abbildung 22).



Abbildung 22: Beispiel einer Mobilitätsstation mit Verknüpfung von Zugang zum ÖPNV, Carsharing, Bikesharing und E-Ladesäulen [eigene Abbildung]

Es ist zu prüfen, an welchen Haltestellen (insbesondere Endstellen) und Verknüpfungspunkten die Errichtung von Mobilitätsstationen möglich und sinnvoll ist. Dies umfasst beispielsweise Haltestellen und Verknüpfungspunkte, die einen Umstieg zwischen Eisenbahn und Straßenbahn- bzw. Buslinien oder auf Bike- bzw. Carsharing-Angebote ermöglichen. Dabei sind auch Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Angebote, Anschlussmöglichkeiten an Radrouuten sowie die räumliche Lage eines Haltepunktes und die Fahrgastnachfrage zu berücksichtigen.

In einem ersten Schritt ist hierzu eine Studie zu den verschiedenen Handlungsmöglichkeiten zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie stellen dann die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen bezüglich der Umsetzung dar.

#### I-10 Laufende Prüfung der Anschlussbeziehungen Straßenbahn/Straßenbahn, Bus/Bus und Straßenbahn bzw. Bus zu Eisenbahn und Anpassung bei Bedarf

Relevante Anschlüsse sind zu sichern bzw. deren Anpassung im laufenden Prozess zu prüfen. Dabei sind die in der Rahmenkonzeption definierten Anschlusskriterien einzuhalten (vgl. Abschnitt 5.7.6).

#### I-11 Anforderungen an die Fahrzeugflotte (informativ)

Die Modernisierung und Standardisierung des Straßenbahn- und Busfuhrparks verschafft dem ÖPNV einen regionalen Wiedererkennungswert, der - bei entsprechender Qualität - positiv assoziiert wird. Dazu müssen im künftigen Verkehrsvertrag hinsichtlich Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit entsprechende Vorgaben getroffen werden.

Die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität hat hierbei gemäß der in der Rahmenkonzeption unter Abschnitt 5.7.3 verankerten Standards zu erfolgen.

#### I-12 Evaluation zum Erweiterungs- und Umrüstungsbedarf bezogen auf das Linienbündel Stadtverkehr

Im Rahmen einer Evaluation sind hinsichtlich der Einführung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen die Auswirkungen auf den städtischen Zuschuss gemäß Abschnitt 5.8 zu untersuchen.

#### I-13 ÖPNV-Beschleunigung (Prüfauftrag)

Im Rahmen der Maßnahme „Smart City“ wird auf der Linie 4 mit ca. 180.000 Euro jährlichem Sparpotential gerechnet. Mehrere Untersuchungen des VCD (Kreisgruppe Cottbus) sollen jedoch gezeigt haben, dass durch konsequente Vorrangschaltungen teilweise mehr als 10 Minuten pro Umlauf eingespart werden und damit eine Taktverdichtung herbeigeführt werden könnte. Es sollte daher untersucht werden, ob über adaptive Verkehrssteuerung der LSA-Schaltung die Umlaufzeiten auf allen Bus- und Straßenbahnlinien reduziert werden könnten um evtl. aufwandsgleich Takterhöhungen vornehmen zu können oder aber durch Aufwandsreduzierungen evtl. bestehende Leistungen beibehalten zu können.

#### I-14 Abstimmung zu Sanierung und Ausbau von Streckeninfrastruktur/Haltestellen

Geplante Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen der Strecken- bzw. Haltestelleninfrastruktur (z. B. im Rahmen von laufenden Förderprogrammen) sind vorbehaltlich der Finanzierung mit den Straßenbauvorhaben der Stadt Cottbus abzustimmen.

## 6.3 Information, Marketing und Vertrieb (M)

### M-1 Integration multimodaler Angebote in das Auskunftssystem und Vertriebssystem

Multimodale Angebote, wie Radabstellanlagen, B+R- sowie P+R-Anlagen und Mobilitätsstationen sind in das Auskunftssystem und Vertriebssystem von Cottbusverkehr bzw. des VBB zu integrieren.

### M-2 Einbeziehung der sorbisch/wendischen Sprache

Zur Förderung der niedersorbischen Sprache sind alle Haltestellen, die Haltestellenbeschriftungen und Medien sowohl in deutscher als auch in niedersorbischer Sprache auszuführen. Hierbei ist die Beauftragte für Angelegenheiten der Sorben/Wenden der Stadt Cottbus/Chóšebuz einzubeziehen.

## 7 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Im Folgenden werden alle Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Diese erfolgt unter den Prämissen:

- beste verkehrliche Wirkung
- leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- geringste benötigte Finanzmittel

Zur Bewertung der Wirkung und Kosten wird eine Skala von „sehr gering“ über „mittel“ bis „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreter Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 21) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

|             | Kosten      |        |        |      |           |
|-------------|-------------|--------|--------|------|-----------|
| Nutzen      | sehr gering | gering | mittel | hoch | sehr hoch |
| sehr hoch   | 1,00        | 1,25   | 1,50   | 1,75 | 2,00      |
| hoch        | 1,75        | 2,00   | 2,25   | 2,50 | 2,75      |
| mittel      | 2,50        | 2,75   | 3,00   | 3,25 | 3,50      |
| gering      | 3,25        | 3,50   | 3,75   | 4,00 | 4,25      |
| sehr gering | 4,00        | 4,25   | 4,50   | 4,75 | 5,00      |

Tabelle 21: Beurteilungsmatrix

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, inwieweit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

### Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie anhand der Abhängigkeiten von Vorleistungen und weiteren Beteiligten bzw. Institutionen erfolgte die Bewertung der empfohlenen Maßnahmen. Mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen
- erkennbaren Abhängigkeiten von Vorleistungen, weiteren Beteiligten bzw. Institutionen
- planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Dabei wird eine dreistufige Skala angewandt:

- kurzfristig: bis ca. zwei Jahre
- mittelfristig: bis ca. fünf Jahre
- langfristig: länger als fünf Jahre

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum von ca. fünf Jahren umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben.

Die Evaluation der Maßnahmenumsetzung erfolgt durch ein regelmäßiges Controlling (nach fünf Jahren bzw. spätestens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans) mit Berichterstattung an die Stadtverwaltung und politischen Entscheidungsträger.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anhang 4 enthalten.

## 8 Finanzierungskonzept

### 8.1 Finanzierungsgrundsätze

Für die ÖPNV-Finanzierung in Deutschland gilt auf dem Verkehrsmarkt der Grundsatz des Vorrangs der Erwirtschaftung eigenerwirtschafteter Erträge vor der Leistungsfinanzierung durch die öffentliche Hand (Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit vor Gemeinwirtschaftlichkeit). Bei Leistungsbestellungen der öffentlichen Hand ist in den Finanzierungsvereinbarungen ein wirksamer Anreiz zu schaffen, um die Fahrgastzahlen und damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Der Stadt Cottbus/Chósebus obliegt als Aufgabenträger die Finanzverantwortung für den ÖPNV. Der finanzielle Handlungsrahmen der Stadt wird dabei durch folgende Leitlinien definiert.

Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV von Cottbus/Chósebus als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt. Die Entlohnung der Mitarbeiter hat grundsätzlich nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Brandenburg als Mindeststandard zu erfolgen. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt die Stadt Cottbus/Chósebus ihre Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung das ÖPNV-Angebot sicher.

Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für die Verkehrsleistung und den Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages, gebunden an die Liniengenehmigungen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wurde für eine Laufzeit von 22,5 Jahren vergeben und läuft noch bis zum 31.01.2040.

### 8.2 Finanzierung des ÖPNV

Das Land Brandenburg gewährt den Aufgabenträgern auf der Grundlage von ÖPNV-Zuweisungen über einen Schlüssel für den allgemeinen Verkehr zweckgebundene Zuwendungen gemäß § 10 ÖPNVG für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung und ÖPNV-Investitionen. Sofern durch Landesrecht höherwertige Bedienstandards anzuwenden sind, ist vor deren Umsetzung die Finanzierung der sich ggf. ergebenden Mehrkosten zu klären (Konnexitätsprinzip).

Die Finanzierung der betrieblichen Leistungen des ÖPNV in der Stadt Cottbus/ Chósebus basiert auf den Säulen:

- Unternehmenseinnahmen aus Einsatz von Haushaltsmitteln
- Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen) und sonstige betriebliche Erträge (z. B. Werbung)
- Bundes- und landesgesetzliche Ausgleichsleistungen, i.d.R. über den Aufgabenträger

- Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX)
- Ausgleichsleistungen des ÖPNV-Aufgabenträgers unter Verwendung von ÖPNV-Landesmitteln sowie Ausgleichsleistungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf der Grundlage eines öDA

In ihrer Funktion als Aufgabenträger und Eigentümer der Cottbusverkehr GmbH unterstützt Stadt Cottbus/Chósebus diese bei der Umsetzung der Anforderungen und Ziele des NVP mit den notwendigen organisatorischen, finanziellen und personellen Ressourcen.

Die Finanzierung von Schülerfahrausweisen, die nach der Satzung der Stadt Cottbus/Chósebus in ihrer jeweils aktuellen Fassung gewährt wird, erfolgt anteilig aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes. Folgend aus der Verwendung der Ausgleichsmittel bleibt auch weiterhin ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit bei der Betriebsdurchführung maßgeblich.

Das Spannungsfeld der Finanzierung des ÖPNV bewegt sich zwischen:

- Kostenerhöhungen (u.a. Personalkosten, Herstellung der Barrierefreiheit, neue Erschließungsaufgaben aufgrund neuer Ansiedlungen),
- effizienter Betriebsorganisation (Optimierung der Fahr- und Dienstplanung) und
- Einnahmesteigerungen (Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale).

Seit 2018 ist die Finanzierung des ÖPNV einer Dynamik unterworfen, deren Entwicklungsrichtung noch nicht absehbar ist. Durch die dichte Folge an Krisensituationen wie der Covid-19-Pandemie oder dem Russland-Ukraine-Konflikt sind sowohl die Einnahmenseite analog zur Nachfragesituation als auch die Kostenseite für den Betrieb sehr volatil. Generell steigen die Kosten an. Einhergehend mit der Einführung des stark subventionierten Deutschlandtickets wurde auch die Einnahmesituation unsicher, da eine langfristige Finanzierung bzw. Aufteilungsregel noch nicht festgelegt ist. Gleichzeitig entgehen den Verkehrsunternehmen direkte Einnahmen bei gleichzeitigem teilweisem Entfall ihrer Tarifautonomie. Jedoch wird über Billigkeitsleistungen derzeit ein Großteil der Fahrgeldausfälle kompensiert.

Nach den Jahren 2023 und 2024 entfielen die Richtlinie Innomob und das Brandenburg-Paket. Das Brandenburg-Paket hatte im Jahr 2023 den einmaligen Effekt, dass die Eigenmittel stark zurückgingen.

Eine Fortführung der PlusBus-Förderung ist mit Redaktionsschluss des Nahverkehrsplanes nicht endgültig geregelt. Das Land Brandenburg wird jedoch keinen weiteren Ausbau des PlusBus Netzes fördern und auch der Kilometersatz soll nicht angehoben werden.

Die derzeitige Einnahmesituation ist durch starke Unsicherheiten geprägt. Um die Handlungsfähigkeit des kommunalen Verkehrsunternehmens zu erhalten, passt die Stadt Cottbus/Chósebus daher kontinuierlich die Betriebskostenzuschüsse (BKZ) zugunsten des

kommunalen Verkehrsunternehmens an. Die Entwicklung dieser BKZ ist in Abbildung 23 dargestellt.

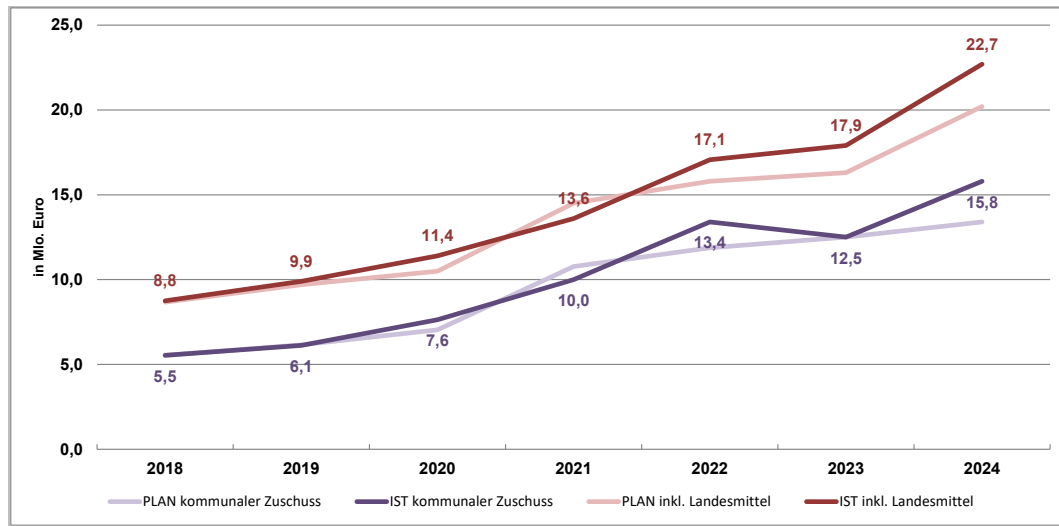


Abbildung 23: Entwicklung der Gesellschafterbeiträge an das kommunale Verkehrsunternehmen

Die Entwicklung spiegelt die oben beschriebene stabile Entwicklung der Einnahmen- und Ausgabensituation wider. Aus Gründen der dynamischen Kostenentwicklung im ÖPNV-Sektor, fehlender Kompensationsmöglichkeiten auf der Einnahmenseite sowie unsicherer Zuweisungssituationen muss die Stadt Cottbus/Chóśebuz in den kommenden Jahren seine eigenen Mittel zur ÖPNV-Finanzierung als Betriebskostenzuschuss immens erhöhen. Damit wird die Durchführung des ÖPNV gewährleistet.

In Umsetzung der EU-Rechtsvorgabe zur Clean Vehicle Directive sind gemäß Cottbusverkehr GmbH bis zum Jahr 2025 elf Wasserstoffbusse anzuschaffen, welche im städtischen Verkehrsnetz eingesetzt werden. Zudem werden bis zum Jahr 2026 15 neue Straßenbahnfahrzeuge in Betrieb genommen, welche neben den sieben bereits beschafften Neufahrzeugen aufgrund der Taktverdichtung und Netzerweiterung erforderlich sind.

Hierzu wurden durch die CV die Investitionskosten in den geplanten Jahresscheiben sowie die voraussichtlichen künftigen Betriebs- und Wartungskosten ermittelt und eingeplant.

Unter der Annahme, dass alle Maßnahmen umgesetzt werden, ergeben sich dafür die in Tabelle 22 aufgeführten jährlichen betrieblichen Aufwendungen. Investitionskosten bleiben dabei unberücksichtigt, da der Hochlauf unterschiedlich erfolgen kann.

| Maßnahme                                                                                | Fahrplankilometer/ Jahr                                                 | Betriebskosten/Jahr             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>Bereits in den Wirtschaftsplänen 2024 und 2025 der Cottbusverkehr GmbH enthalten</b> |                                                                         |                                 |
| ■ Umsetzung Maßnahme L-1<br>(Taktverdichtung Straßenbahn)                               | Straßenbahn: +157.700                                                   | +1.394,1 T€                     |
| <b>Weitere Aufwendungen</b>                                                             |                                                                         |                                 |
| ■ Umsetzung Maßnahme L-2<br>(Taktverdichtung Bus-Haupt-<br>achse)                       | Stadtbus: +32.800                                                       | +135,1 T€                       |
| ■ Umsetzung Maßnahme L-3<br>(Taktverdichtung Linien 10, 12,<br>19)                      | Stadtbus: +41.900                                                       | +172,6 T€                       |
| ■ Umsetzung Maßnahme L-4<br>(Linienendpunkttausch 2, 3)                                 | Straßenbahn: +40.400<br>Stadtbus: -14.500                               | +357,1 T€<br>-59,7 T€           |
| ■ Umsetzung Maßnahme L-5<br>(Erschließung Campus Nord<br>BTU)                           | Regionalbus: -1.300<br>Stadtbus: -8.600<br>Rufbus (Faktor 0,25): -2.300 | -5,4 T€<br>-35,4 T€<br>- 2,4 T€ |
| <b>Summe Maßnahme L-2 bis L-5</b>                                                       | <b>+88.000</b>                                                          | <b>561,9 T€</b>                 |

Tabelle 22: Planung betriebliche Aufwendungen

Die Verwendung von Fördermitteln zur Bewältigung des finanziellen Aufwandes ist essen-  
tiell. Die Fördermittelbeantragung ist im Gesamtprozess zeitgerecht, qualitativ, mengen-  
mäßig und transparent gegenüber den Fördermittelgebern voranzustellen, damit diese die  
entsprechenden Mittel in ihre Haushalte einstellen können. Zeitplanung und Beschaffungs-  
volumen bzw. Umfang der Fahrzeugbeschaffungen gelten vorbehaltlich der beschiedenen  
Fördermittel von Bund und Land.

## Literaturverzeichnis

- [1] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, 23.10.2007.
- [2] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), Fassung vom 26.10.1995, zuletzt geändert 09.02.2024, Potsdam, 1995.
- [3] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV), Potsdam, 2023.
- [4] Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Fassung vom 08.08.1990, zuletzt geändert 02.03.2023.
- [5] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) vom 09.02.2024, Potsdam, 2024.
- [6] UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2008.
- [7] Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BbgBGG), Fassung vom 11.02.2013, zuletzt geändert 18.12.2018, Potsdam, 2018.
- [8] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), Fassung vom 27.12.1993, zuletzt geändert 20.04.2023.
- [9] Gesetz über den allgemeinen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Land Brandenburg (BbgFAG), Fassung vom 29.06.2004, zuletzt geändert 16.12.2022.
- [10] Bundesministerium der Justiz, Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG), Fassung vom 09.06.2021, Bonn, 2021.

## Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebus

### Literaturverzeichnis

- [11] Land Brandenburg , Gesetz über die Ausgestaltung der Rechte der Sorben/Wenden im Land Brandenburg (Sorben/Wenden-Gesetz - SWG), Potsdam, 1994, zuletzt geändert am 15.10.2018.
- [12] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027, Berlin, 31.08.2023.
- [13] Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Nichtamtliche Arbeitsfassung, Potsdam, 2019.
- [14] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) , Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg, Entwurfsstand vom 18.04.2023, Potsdam, 2023.
- [15] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, i2030 Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg, Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion, Chancen und Herausforderungen - kompakt, Berlin, 2020.
- [16] complan Kommunalberatung, Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Cottbus/Chósebus 2035, 2018.
- [17] Stadt Cottbus/Chósebus, Entwicklungsstrategie Cottbuser Ostsee, Fortschreibung und Aktualisierung, Cottbus/Chósebus, 2020.
- [18] Stadt Cottbus/Chósebus, Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus/Chósebus, 3. Fortschreibung (2018) Konzeptionelle Vertiefung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK 2035) der Stadt Cottbus, Cottbus, 2019.
- [19] Stadt Cottbus/Chósebus, Ortsteilentwicklungskonzept für die 12 ländlich geprägten Ortsteile der Stadt Cottbus, Cottbus/Chósebus, 2017.
- [20] IGES Institut GmbH, Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022, Berlin, 2018.
- [21] IGES Ingenieurgesellschaft Stolz GmbH, Radverkehrskonzept 2035+ (Entwurf), Cottbus/Chósebus, 2024.
- [22] Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald, „www.region-lausitz-spreewald.de,“ [Online]. Available: <https://www.region-lausitz-spreewald.de/de/region/demografie.html>. [Zugriff am 07.11.2024].

- [23] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistischer Bericht A VI 10 - j / 23, Erwerbstätige am Arbeitsort in den kreisfreien Städten und Landkreisen des Landes Brandenburg 1991 bis 2023, Potsdam, 2024.
- [24] Bundesagentur für Arbeit, „Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Register: "Statistik nach Themen",“ Bundesagentur für Arbeit, 2024. [Online]. Available: <http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/>. [Zugriff am 25.04.2025].
- [25] Stadt Cottbus/Chóseebuz, Schulentwicklungsplanung der Stadt Cottbus/Chóseebuz 2022 - 2027 (Arbeitsstand), Cottbus/Chóseebuz, 2022.
- [26] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, Köln, 2019.
- [27] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,“ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010.
- [28] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, Berlin, 2024.
- [29] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation, Berlin, 2025.
- [30] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Leitfaden zum Ausbau "barrierefreier Haltestellen", Berlin, 2021.
- [31] Bundesministerium für Verkehr, BOKraft - Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, 1975, zuletzt geändert 2015.
- [32] Bundesministerium für Verkehr, BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, 1987, zuletzt geändert 2016.
- [33] Deutsches Institut für Normung, DIN 18040 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen, 2013.
- [34] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.

- [35] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Köln, 2011.
- [36] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln, 2013.
- [37] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen, Köln, 2022.
- [38] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Landesnahverkehrsplan 2018, Potsdam, 28.08.2018.
- [39] IGES Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Radverkehrskonzept Cottbus 2035+, 2024.
- [40] Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, Mobilität in Städten – SrV 2018, Dresden, 2019.
- [41] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, *Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg*, Berlin, 2015.

## Anhang

## Karten