

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Anhang 1 – Bevölkerung (mit Hauptwohnsitz) statistische Bezirke und Ortsteile (Stand 31.12.2024)

Statistischer Bezirk	Ortsteil	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner (gesamt)
0011	Mitte	378	1.842	446	2.666
0012	Mitte	14	62	53	129
0013	Mitte	162	860	537	1.559
0014	Mitte	257	1.136	270	1.663
0015	Mitte	175	546	86	807
0016	Mitte	181	672	170	1.023
0017	Mitte	63	385	204	652
0018	Mitte	256	916	284	1.456
0019	Mitte	155	559	227	941
0111	Sandow	111	490	426	1.027
0112	Sandow	954	2.560	1.217	4.731
0113	Sandow	185	698	661	1.544
0114	Sandow	68	420	537	1.025
0115	Sandow	583	1.796	862	3.241
0116	Sandow	461	1.842	1.290	3.593
0117	Sandow	0	0	0	0
0118	Sandow	0	16	3	19
0119	Sandow	30	316	77	423
0131	Sandow	160	628	281	1.069
0141	Dissenchen	34	153	33	220
0142	Dissenchen	11	23	6	40
0143	Dissenchen	145	444	241	830
0153	Branitz	5	28	13	46
0154	Branitz	224	746	411	1.381
0161	Kahren	40	150	82	272
0162	Kahren	92	325	156	573
0163	Kahren	64	200	113	377

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Anhang 1 – Bevölkerung (mit Hauptwohnsitz) statistische Bezirke und Ortsteile (Stand 31.12.2024)

Statistischer Bezirk	Ortsteil	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner (gesamt)
0171	Kiekebusch	174	672	436	1.282
0211	Spremlberger Vorstadt	209	854	358	1.421
0212	Spremlberger Vorstadt	348	1.607	741	2.696
0213	Spremlberger Vorstadt	337	1.642	1.172	3.151
0214	Spremlberger Vorstadt	41	137	13	191
0215	Spremlberger Vorstadt	367	1.487	776	2.630
0216	Madlow	26	59	4	89
0217	Spremlberger Vorstadt	238	1.261	741	2.240
0218	Spremlberger Vorstadt	141	791	507	1.439
0221	Madlow	66	314	307	687
0222	Madlow	40	146	115	301
0223	Madlow	96	322	191	609
0231	Sachsendorf	354	1.113	417	1.884
0232	Sachsendorf	616	1.517	787	2.920
0233	Sachsendorf	82	281	95	458
0234	Sachsendorf	170	811	659	1.640
0235	Sachsendorf	305	1.361	734	2.400
0236	Sachsendorf	4	132	8	144
0237	Sachsendorf	197	555	243	995
0241	Sachsendorf	87	374	197	658
0242	Groß Gaglow	129	413	258	800
0251	Gallinchen	386	1.232	732	2.350

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Anhang 1 – Bevölkerung (mit Hauptwohnsitz) statistische Bezirke und Ortsteile (Stand 31.12.2024)

Statistischer Bezirk	Ortsteil	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner (gesamt)
0252	Gallinchen	58	221	124	403
0311	Ströbitz	87	2.538	60	2.685
0312	Ströbitz	724	2.538	1.165	4.427
0313	Ströbitz	442	1.882	552	2.876
0314	Ströbitz	0	2	7	9
0315	Ströbitz	53	198	109	360
0316	Ströbitz	289	958	516	1.763
0317	Ströbitz	425	1.693	762	2.880
0318	Ströbitz	140	602	237	979
0319	Ströbitz	2	2	0	4
0411	Schmellwitz	70	264	221	555
0412	Schmellwitz	294	1.051	481	1.826
0413	Schmellwitz	929	2.546	802	4.277
0414	Schmellwitz	286	840	482	1.608
0415	Schmellwitz	238	1.075	542	1.855
0416	Schmellwitz	275	1.171	378	1.824
0417	Schmellwitz	215	1.078	474	1.767
0418	Schmellwitz	119	412	241	772
0419	Schmellwitz	1	8	3	12
0421	Saspow	2	43	10	55
0422	Saspow	111	381	181	673
0431	Skadow	99	319	149	567
0441	Sielow	227	742	377	1.346
0442	Sielow	326	1.064	482	1.872
0443	Sielow	36	161	100	297
0451	Döbbrick	11	46	18	75
0452	Döbbrick	221	945	424	1.590

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chóśebuz

Anhang 1 – Bevölkerung (mit Hauptwohnsitz) statistische Bezirke und Ortsteile (Stand 31.12.2024)

Statistischer Bezirk	Ortsteil	Kinder und Jugendliche (0 bis < 18 Jahre)	Erwerbsfähige (18 bis < 65 Jahre)	Rentner (≥ 65 Jahre)	Einwohner (gesamt)
0461	Willmersdorf	0	0	0	0
0462	Willmersdorf	104	363	159	626
Summe		15.005	58.037	27.233	100.275

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

Anhang 2 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

Linie	Linienführung	Be- trei- ber	Takt [min]	Anzahl Fahrten (Hin/Rück)				Bedienzeitraum			
				ST	FT	Sa	So	ST	FT	Sa	So
Straßenbahnlinien											
EV1	Stadthalle - Schmellwitz Anger	CV ¹	20	49/49	49/49	33/32	33/32	04:32 - 21:30	04:32 - 21:30	05:30 - 21:14	05:30 - 21:14
2	Sandow - Stadthalle - Hauptbahnhof - Jessener Straße	CV	15	65/66	65/66	34/32	34/32	04:24 - 21:14	04:24 - 21:14	04:53 - 21:22	04:53 - 21:22
3	Ströbitz - Stadthalle - Stadtprome- nade - Madlow	CV	15	64/64	64/64	32/33	32/33	04:44 - 20:53	04:44 - 20:53	04:59 - 20:53	04:59 - 20:53
4	Stadthalle - Stadtpromenade - Haupt- bahnhof - Sachsendorf	CV	10	76/76	76/76	52/52	33/33	04:02 - 21:45	04:02 - 21:45	05:02 - 21:45	05:02 - 21:45
Stadtbusverkehr Cottbus											
2N ²	Jessener Straße - Haupbahnhof - Stadthalle - Sandow	CV	30	8/7	8/7	8/7	8/7	21:08 - 01:01	21:08 - 01:01	21:08 - 01:01	21:08 - 01:01
3N ³	Ströbitz - Stadthalle - Hauptbahnhof - Priorstraße	CV	30	11/8	11/8	11/8	11/8	20:39 - 01:00	20:39 - 01:00	20:39 - 01:00	20:39 - 01:00
4N	Neu Schmellwitz Zuschka - Stadthalle - Hauptbahnhof - Groß Gaglow Lau- sitz Park	CV	30	11/10	11/10	12/12	12/12	20:58 - 03:56	20:58 - 03:56	20:58 - 05:34	20:58 - 05:34
9	Hauptbahnhof - Südeck	CV	EF ⁴	3/3	3/3	-	-	07:10 - 16:50	07:10 - 16:50	-	-
10	Hauptbahnhof - Branitzer Siedlung - Schloss Branitz	CV	60 ⁵	27/27	27/27	16/16	16/16	04:47 - 22:21	04:47 - 22:21	07:07 - 22:21	07:07 - 22:21
11 ⁶	Freizeitbad Lagune - Burger Chaussee Campus Nord	CV	EF	3/3	3/3	-	-	07:20 - 17:33	07:20 - 17:33	-	-
12	Kolkwitz - Stadtpromenade - Merz- dorf	CV	30	36/36	35/35	10	10	04:30 - 00:12	04:30 - 00:12	05:15 - 00:12	05:15 - 00:12
13	Gelsenkircher Platz - Lausitz Park - Am Eichengrund	CV	30	31/30	31/30	28/28	-	05:14 - 20:38	05:14 - 20:38	07:00 - 20:59	-
14	Sachsendorf - Lausitz Park - Hänchen - Kolkwitz	CV	60	15/15	14/14	6/6	3/3	05:25 - 19:39	05:25 - 19:39	07:36 - 18:20	09:15 - 18:20
15 ⁷	Hauptbahnhof - Sielow	CV	60 ⁸	22/13	26/14	16/8	9/1	04:27 - 01:09	04:27 - 01:09	06:37 - 01:09	06:37 - 01:09
16	Stadthalle - Sachsendorf - Madlow - Galinchen	CV	20	46/36	46/36	29/29	17/17	04:36 - 21:21	04:36 - 21:21	05:53 - 21:06	12:23 - 21:06
17 ⁹	Gelsenkircher Platz - Madlow - Kieke- busch - Kahren	CV	60	14/16	14/15	5/5	5/5	05:20 - 22:29	05:20 - 22:29	09:31 - 22:29	09:31 - 22:29
18 ¹⁰	Klein Ströbitz - Ströbitz Hauptstraße - Quellgrund	CV	60	15/15	15/15	-	-	06:00 - 18:12	06:00 - 18:12	-	-

¹ CV...Cottbusverkehr

² nur als Kleinbus

³ nur als Kleinbus

⁴ Einzelfahrten bzw. kein regulärer Takt

⁵ 30-Min-Takt vor 08:07 Uhr und ab 13:07 Uhr

⁶ nur als Rufbus

⁷ Gleicher Linienvverlauf der Linien 44 und 15 im Stadtgebiet von Cottbus/Chósebuz

⁸ 30-Min.-Takt durch Überlagerung mit Linie 44

⁹ am Wochenende nur als Rufbus

¹⁰ nur als Rufbus

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

Anhang 2 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

Linie	Linienführung	Be- trei- ber	Takt [min]	Anzahl Fahrten (Hin/Rück)				Bedienzeitraum			
				ST	FT	Sa	So	ST	FT	Sa	So
19	Neu Schmellwitz - Stadtpromenade - Dissenchen - Schlichow	CV	30	27/25	27/25	13/13	9/9	04:58 - 23:26	04:58 - 23:26	06:48 - 20:11	08:48 - 20:11
20	Neu Schmellwitz - Döbbrick (- Mai-berg)	CV	60	25/36	23/35	11/9	11/9	04:10 - 23:56	04:10 - 23:56	08:00 - 23:56	08:00 - 23:56
24 ¹¹	Döbbrick - Sielow - Neu Schmellwitz - Straupitzer Straße	CV	EF	2/3	-	-	-	07:05 - 15:54	-	-	-
28	Willmersdorf - Dissenchen - Haasow - Branitz	CV	EF	5/5	-	-	-	07:03 - 16:10	-	-	-
Regionalbusverkehr											
21	Cottbus - Peitz - Drachhausen - Liebe-rose	LEO-Reisen	60	18/8	16/17	3/3	3/3	04:39 - 21:50	04:39 - 21:50	09:08 - 20:50	09:08 - 20:50
22 ¹²	Cottbus - Maust - Heinersbrück - Ra-dewiese	CV	EF	7/6	7/6	0/1	-	04:23 - 23:14	04:23 - 23:14	06:35 - 07:09	-
23	Cottbus - Leuthen - Drebkau - Neupe-tershain - Welzow	LEO-Reisen	EF	10/9	9/8	-	-	04:46 - 21:45	04:46 - 21:45	-	-
25 ¹³	Cottbus Laubsdorf - Komptendorf - Roggosen	CV	EF	10/13	6/9	3/3	3/3	05:21 - 20:22	05:21 - 20:22	09:44 - 18:20	09:44 - 18:20
26 ¹⁴	Cottbus - Schorbus - Drebkau - Casel	LEO-Reisen	EF	9/8	8/7	4/4	4/4	05:40 - 20:40	05:40 - 20:40	08:00 - 21:51	08:00 - 21:51
29	Cottbus - Peitz - Kraftwerk Jänsch-walde	CV	EF	9/10	8/10	4/3	4/3	04:18 - 21:43	04:18 - 21:43	04:35 - 22:26	04:35 - 22:26
32	Cottbus - Gallinchen - Groß Döbbern	LEO-Reisen	EF	13/14	8/9	-	-	05:29 - 19:55	05:29 - 19:55	-	-
33	Cottbus - Kahren - Koppatz - Komp-tendorf - Gablenz	CV	EF	8/6	3/2	-	-	06:31 - 17:40	06:31 - 17:40	-	-
35	Cottbus - Kolkwitz - Vetschau	CV	60	19/19	19/19	-	-	05:49 - 23:12	05:49 - 23:12	-	-
37 ¹⁵	Cottbus - kolkwitz - Gulben - Mü-schen - Burg	CV	EF	18/13	8/6	5/5	5/5	05:41 - 19:43	05:41 - 19:18	06:12 - 23:53	06:12 - 23:53
39	Cottbus - Glinzig - Kackrow - Krie-schow - Brodtkowitz	CV	EF	7/7	-	-	-	06:19 - 17:32	-	-	-
43	Jänschwalde - Heinersbrück - Maust - Peitz	CV	EF	7/5	2/1	-	-	13:16 - 15:56	13:16 - 15:56	-	-
44	Cottbus - Sielow - Fehrow - Schmogrow - Burg	CV	60	17/22	15/13	8/10	8/9	03:39 - 23:44	03:39 - 23:44	06:26 - 23:44	06:26 - 23:44
47+	Cottbus - Werben - Burg	CV	60	19/23	19/23	10/11	10/10	04:34 - 20:47	04:34 - 20:47	06:10 - 19:47	06:10 - 19:47
607	Lübbenau - Vetschau - Cottbus	VG OSL	EF	12/14	7/8	-	-	06:33 - 16:54	06:33 - 16:54	-	-
800+	Cottbus - Spremberg - Schwarze Pumpe - Hoyerswerda	RBO ¹⁶	60	21/20	21/18	7/6	7/6	05:47 - 22:13	05:47 - 22:13	08:56 - 20:05	08:56 - 20:05

¹¹ Sielow - Döbbrick/Schmellwitz: meistens nur Linie 20 und als Rufbus

¹² Samstag nur ein Rufbus in eine Richtung

¹³ am Wochenende nur als Rufbus

¹⁴ am Wochenende nur als Rufbus

¹⁵ am Wochenende nur als Rufbus

¹⁶ DB Regio Bus Ost

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

Anhang 2 – Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten

Linie	Linienführung	Be- trei- ber	Takt [min]	Anzahl Fahrten (Hin/Rück)				Bedienzeitraum			
				ST	FT	Sa	So	ST	FT	Sa	So
849+	Cottbus - Sergen - Gablenz - Döbern	RBO	60	15/15	15/15	6/6	6/6	06:10 - 20:50	06:10 - 20:50	09:10 - 18:50	09:10 - 18:50
877	Guben - Bärenklau - Tauer- Peitz - Cottbus	RBO	60	15/16	15/16	3/3	3/3	05:47 - 20:08	05:47 - 20:08	10:23 - 19:38	10:23 - 19:38

	Nr.	Maßnahme	Abhängigkeiten	Nutzen	Kosten	Note	Beginn der Planung	Realisierungs-horizont
ÖPNV-Leistungsangebot (L)	L-1	Taktverdichtung auf Straßenbahnachsen im Bestandsliniennetz an Werktagen	Finanzierbarkeit, ÖPNV-Struktur	sehr hoch	sehr hoch	2,0	2025/2026	kurzfristig
	L-2	Taktverdichtung auf Bus-Hauptachse	Finanzierbarkeit, ÖPNV-Struktur	mittel	hoch	3,3	2025/2026	kurzfristig
	L-3	Taktverdichtung im Busnetz für Gebiete der hohen Nutzungsdichte	Finanzierbarkeit, ÖPNV-Struktur	hoch	hoch	2,5	2025/2026	kurzfristig
	L-4	Führung Linie 3 über Hauptbahnhof	Synergien mit L-12	hoch	gering	2,0	2025/2026	kurzfristig
	L-5	Verbesserung der Erschließung des Campus Nord der BTU	Landkreis Spree-Neiße/VBB	hoch	gering	2,0	2025/2026	kurzfristig
	Prüfaufträge (keine Investitions- oder Betriebskosten bewertet)							
	L-6	Taktverdichtung auf Straßenbahnachsen im Bestandsliniennetz am Wochenende	Finanzierbarkeit, ÖPNV-Struktur	hoch	sehr gering	1,8	2025/2026	kurzfristig
	L-7	Verlegung der Linie 20 in die Lakomaer Straße	Baulastträger	mittel	mittel	3,0	2025/2026	mittelfristig
	L-8	Erschließung Gewerbegebiet Dissenchen	Prüfergebnisse	mittel	sehr gering	2,5	2025/2026	kurzfristig
	L-9	Evaluation „cloudio“	Prüfergebnisse	hoch	sehr gering	1,8	2025/2026	kurzfristig
	L-10	Ausweitung von Rufbusangeboten	Prüfergebnisse	hoch	sehr gering	1,8	2025/2026	kurzfristig
	L-11	Einbindung der Linie 2N in Anschlüsse am Hauptbahnhof	Prüfergebnisse	hoch	sehr gering	1,8	2025/2026	kurzfristig
	L-12	Busnetz Cottbus Süd	Prüfergebnisse	hoch	gering	2,0	2025/2026	mittelfristig
	L-13	Busnetz Cottbus Südost	Prüfergebnisse	hoch	gering	2,0	2025/2026	mittelfristig
	L-14	Führung einer Buslinie über die Bautzener Straße	Prüfergebnisse/ Synergien mit L-3	hoch	gering	2,0	2025/2026	mittelfristig
	L-15	Neues Linienkonzept zur Effizienzsteigerung in Schmallwitz	Prüfergebnisse	gering	gering	3,5	2025/2026	kurzfristig
	L-16	Erschließung des Cottbuser Ostsees	Prüfergebnisse	sehr hoch	mittel	1,5	2025/2026	mittelfristig
	L-17	Erschließung des Lausitz Science Parks	Prüfergebnisse	sehr hoch	mittel	1,5	2025/2026	langfristig
	L-18	Evaluiierung Straßenbahnverlängerung zum MUL-CT und zum Lausitz Park (Prüauftrag)	Prüfergebnisse	sehr hoch	mittel	1,5	2025/2026	langfristig
Infrastruktur (I)	I-1	Konzeption zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und Verknüpfungsstellen	keine	gering	gering	3,5	2025	kurzfristig
	I-2	Realisierung des barrierefreien Ausbaus aller Haltestellen und Verknüpfungsstellen	verschiedene Zuständigkeiten	sehr hoch	sehr hoch	2,0	laufend	langfristig
	I-3	Vereinheitlichung der Grundausstattung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten (inkl. Fahrgastinformation)	verschiedene Zuständigkeiten	mittel	hoch	3,3	laufend	mittelfristig
	I-4	Verbesserung Erschließung Bundesnetzagentur	Baulastträger	mittel	gering	2,8	2025/2026	mittelfristig
	I-5	Errichtung Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Süd	Baulastträger, Eigentümer	mittel	hoch	3,3	2025	mittelfristig
	I-6	Erweiterung Fahrradabstellanlagen am Spreewaldbahnhof (Nord)	Baulastträger, Eigentümer	mittel	hoch	3,3	2025	mittelfristig
	I-7	Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten	Baulastträger, Eigentümer	hoch	hoch	2,5	offen	mittelfristig
	I-8	Ausbau von Park+Ride-Anlagen an Haltepunkten und Verknüpfungsstellen	Baulastträger, Eigentümer	mittel	hoch	3,3	offen	mittelfristig
	I-9	Etablierung von Mobilitätsstationen	verschiedene Zuständigkeiten	hoch	sehr hoch	2,8	offen	langfristig
	I-10	Laufende Prüfung der Anschlussbeziehungen Straßenbahn/Straßenbahn, Bus/Bus und Straßenbahn bzw. Bus zu Eisenbahn und Anpassung bei Bedarf	Stabilität Fahrplan	sehr hoch	gering	1,3	laufend	kurzfristig
	I-11	Anforderungen an die Fahrzeugflotte (informativ)	informativ					
	I-12	Evaluation zum Erweiterungs- und Umrüstungsbedarf bezogen auf das Linienbündel Stadtverkehr	informativ					
	I-13	ÖPNV-Beschleunigung (Prüauftrag)	Prüfergebnisse	hoch	gering	2,0	2025/2026	kurzfristig
	I-14	Abstimmung zu Sanierung und Ausbau von Streckeninfrastruktur/Haltestellen	informativ					
Information, Marketing, Vertrieb (M)	M-1	Integration multimodaler Angebote in das Auskunftts- und Vertriebssystem	verschiedene Zuständigkeiten	hoch	gering	2,0	laufend	kurzfristig
	M-2	Einbeziehung der sorbisch/wendischen Sprache	informativ					

Legende

kurzfristig... bis ca. 2 Jahre

mittelfristig... bis ca. 5 Jahre

langfristig... länger als 5 Jahre

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebuz

Anhang 4 – Nicht barrierefreie Haltesteige der Straßenbahn- bzw. Kombihaltestellen

Haltestellenname	Ortsteil	Summe Ein- und Aussteiger pro Tag (Stand 2024)	Anzahl auszubauende Haltesteige
Altmarkt	Stadtmitte	584	2
Am Doll	Sandow	1.770	2
Am Nordrand	Schmellwitz	53	2
Beuchstraße	Schmellwitz	45	2
Bonnaskenplatz	Schmellwitz	575	2
Ewald-Müller-Straße	Ströbitz	589	2
Friedrich-List-Straße	Spremberger Vorstadt	176	2
Gelsenkirchener Platz	Sachsendorf	2.482	2
Gewerbegebiet TKC	Schmellwitz	69	2
Hermann-Hammerschmidt-Str.	Sandow	963	1
Hufelandstraße	Spremberger Vorstadt	716	2
Jessener Straße	Spremberger Vorstadt	366	2
Madlow	Madlow	255	2
Neu Schmellwitz	Schmellwitz	914	2
Neu Schmellwitz Zuschka	Schmellwitz	1.455	2
Neue Straße	Schmellwitz	665	2
Nordfriedhof	Schmellwitz	74	2
Nordring/Am TKC	Schmellwitz	1.009	2
Priorstraße	Madlow	120	2
Ringstraße	Madlow	22	2
Saarbrücker Straße	Sachsendorf	487	2
Sachsendorf	Sachsendorf	753	2
Sandow	Sandow	606	2
Sandower Brücke	Stadtmitte	278	2

Nahverkehrsplan 2026 – 2030 der Stadt Cottbus/Chósebz

Anhang 4 – Nicht barrierefreie Haltesteige der Straßenbahn- bzw. Kombihaltestellen

Haltestellenname	Ortsteil	Summe Ein- und Aussteiger pro Tag (Stand 2024)	Anzahl auszubauende Haltesteige
Schillerstr.	Stadtmitte	203	1
Schleife Sportzentrum	Spremberger Vorstadt	544	1
Schleife Thiemstraße	Spremberger Vorstadt	Unbekannt	2
Schwarzheider Straße	Sachsendorf	699	2
Sportzentrum	Spremberger Vorstadt	394	1
Spreestraße	Madlow	154	1
Stadthalle/Post	Stadtmitte	4.812	2
Stadthalle/Puschkinpromenade	Stadtmitte	2.434	1
Stadthalle/Rathaus	Stadtmitte	Unbekannt	2
Ströbitz	Ströbitz	502	1
Ströbitzer Weg	Ströbitz	772	2
Südfriedhof	Madlow	75	2
Thiemstr./Klinikum	Spremberger Vorstadt	1.146	2
Thierbacher Straße	Sachsendorf	402	2
Vetschauer Str./Leipziger Str.	Spremberger Vorstadt	382	2
Waisenstraße	Ströbitz	440	2
Weinbergstraße	Spremberger Vorstadt	59	1
Zimmerstraße	Schmellwitz	646	2

Kategorien für die Einordnung von eingetragenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
0	diverse	3.1.1 3.3.5 4.1.3 4.1.4 4.1.5 5.4.1 5.6 6.1	S.20, Tab. 1 Seite 41 Seite 52 Seite 53 Seite 55 Seite 72, 73 Seite 74 Seite 89 Seite 94, L-8	VBB = Rufbus „CLOUDIO“ ist bereits eingestellt (ist auch auf Seite 52, 53, 74, 89 erwähnt) VCD = bei Auswertung Bewertung NVP - Bedarfsabhängige Angebote -> Cloudio hat die Erwartungen nicht erfüllt und wird vorerst eingestellt. Alle diesbezüglichen Eintragungen im NVP sind zu entfernen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist dieses oder ein ähnliches Projekt erneut zu erproben. Kinder- und Jugendbeauftragte = Eine grundsätzliche Erhöhung der Taktung sowie Optimierung der Anbindungen wird von jungen Menschen positiv betrachtet. Betonen möchte ich in dem Zusammenhang die Wichtigkeit von „Cloudio“, v.a. in den Ortsteilen. Bauftragter für die Belange der Menschen mit Behinderungen und Seniorenbeauftragter = Das On-Demand-Angebot „Cloudio“ wurde zum 30. Juni 2025 eingestellt und sollte nicht als bedarfsorientierten Verkehr aufgeführt werden. (hierzu vgl. auch L-8 Evaluation, S. 94) Es ist i.S.d. Inklusion hervorzuheben: „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.“ (S. 80) Die Frage der Organisation und Kommunikation bleibt hierbei leider unbeantwortet. OBR Kahren = Das bestehende Buslinienangebot wied im Nordbereich [...] sowie im Südbereich [...] von Cottbus/Chóśebuz durch den On-Demand Shuttleservice "Cloudio" ergänzt. Diese dienen der Sicherung der Mindestbedienung an allen Werktagen (Schule) von 07:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Zusätzlich werden 21:00 Uhr und 23:00 Uhr die Haltestellen Hauptbahnhof und die Ersatzhaltestelle Rathaus als Start- und Zielort bedient. / Es ist zu konstatieren, dass das On-Demand Angebot "Cloudio" zum 30.06.2025 eingestellt wurde. Auf Seite 51 in der Abbildung 10 ist explizit das Bedienegebiet Cloudio eingezeichnet. Und auf Seite 52 wird geschrieben ² An Samstagen werden ein zu später Betriebsbeginn in Kiekebusch und Kahren sowie in Skadow und Döbbrick durch das On-Demand-Angebot "Cloudio" kompensiert." Zusammenfassend stellt sich die Frage, lebt "Cloudio" wieder auf oder überarbeitet das Planungsbüro den NVP nochmals, unter Beachtung der realen Gegebenheiten? Tabelle 15: Angebotsdefizite in Gebieten auf Seite 56 ist für Kahren zu überarbeiten, um daraus realistische Schlussfolgerungen ableiten zu können!	Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Beteiligungstextes wurde das Ende von Cloudio noch nicht kommuniziert. Nunmehr ist das Dokument tatsächlich in dieser Sicht anzupassen. Ausstehend ist immer noch die Evaluierung des Gesamtprojektes unter den vorgenommenen Änderungen der Bedienzeiten und Bedienegebiete. Danach wäre tatsächlich erst eine abschließende Aussage möglich.	Formulierungen sind abzuändern. Unstrittig ist, dass mit dem on-demand Angebot Defizite ausgeglichen wurden, nun nicht mehr. 3.1.1, Tabelle 1: Ergänzung zum Umsetzungsstatus -> aus wirtschaftlichen Gründen zum 30. Juni 2025 wieder eingestellt. 3.3.5, Seite 41 + Fußnote 15 -> Umformulierung Vergangenheit, klare Formulierung -> Angebot eingestellt + Evaluierung durch die CV erfolgt, wird vorgelegt 4.1.3, Seite 52 -> Umformulierung Vergangenheit, klare Formulierung -> hier nun vsl. Defizite, aufgrund finanziellen Zwänge nicht mit Regelangebot ausgleichbar 4.1.4, Seite 53 -> Bewertung präzisieren und Vergangenheit, klare Formulierung -> durch Fehlen Cloudio erschlossenen Gebiete nun nicht erschlossen 4.1.5, Seite 55 -> Umformulierung -> durch Einstellung Cloudio nun Klammerwerte die Anforderungsprofil entsprachen es nun nicht mehr tun (evtl. Arbeiten mit Grautönen -> klarere Hervorhebung) 5.4.1, Seite 72, 73 -> Überarbeitung notwendig, textliche Darstellung der Defizite mit Benennung der Gründe. 5.6, Seite 74 -> Umformulierung -> Vergangenheit, klare Darstellung Angebot aufgrund schlechter Nutzung + auslaufender finanzieller Förderung eingestellt -> Verweis auf noch erfolgende Evaluierung	A	Kapitel 3.1.1: Ergänzung zum Umsetzungsstatus eingefügt Kapitel 3.3.5: redaktionelle Änderung, zusätzlicher Absatz zu Rufbusfahrten eingeführt Kapitel 4.1.3: redaktionelle Änderung und Fußnote zu Abweichungen vom Qualitätsleitfaden VBB eingefügt Kapitel 4.1.4: Fußnote zur ehemaligen Kompensation der Erschließungslücke durch "cloudio" eingefügt Kapitel: 4.1.5: Text eingefügt: 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. Weiter unten eingefügt: Durch den Entfall des On-Demand-Angebotes „cloudio“ sind nunmehr zusätzliche Bedienungsfdefizite 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
				Bündnis 90 / Die Grünen / SUB = Eine Neuauflage von On-Demand-Angeboten als Projekt kann gewagt werden (vgl. Einstellung von Cloudio). Cottbusverkehr = Das am 12. April 2024 eingeführte On-Demand-System Claudio musste aus wirtschaftlichen Gründen per 30. Juni 2025 wieder eingestellt werden. Bitte hierzu in den folgenden Abschnitten diese Problematik an den heutigen Stand anpassen und umformulieren. Text muss vollkommen neu formuliert werden, da der On-Demand-Verkehr zum 30.06.2025 eingestellt wurde. 1./2. Absatz Formulierung zu On-Demand-Angebot neu formulieren, da nicht mehr vorhanden. Fußnote 15: „Cloudio verkehrte seit dem 12.04.2025 2024 als Pilotprojekt...“		6.1, Seite 89 + 94, L-8 -> für 6.1 muss Überarbeitung erfolgen, L-8 Formulierung Vergangenheit, evtl. könnte hinzukommen, dass CV aus Erfahrungen des Projektes abgeleitete, bessere Konzepte erstellen könnte		Kapitel 6.1: Zulässigkeit von Rufbusfahrten definiert, Maßnahmen L-9 Evaluation "cloudio" und Prüfauftrag L-10 Ausweitung von Rufbusangeboten eingeführt
1	Landkreis Dahme-Spree	5.8	Seite 88	gem. §15 Abs. 1 KomHKV vor Umsetzung von Investitionen von erheblicher finanzieller Bedeutung -> Wirtschaftlichkeitsuntersuchung Landkreis kam auf Unwirtschaftlichkeit -> Satz "der Einsatz der Wasserstofftechnologie [...] bisher gegenüber batterieelektrischen Fahrzeugen aufgrund des Reichweitenvorteils [...] sinnvoll" wird durch die Untersuchung nicht einmal im Regionalverkehr bestätigt. Es wird um Ergänzung der konkreten Untersuchungsergebnisse bzw. offenere Formulierung gebeten.	konkrete Untersuchungsergebnisse sind der Stadt nicht vorgelegt worden, durch die Geschäftsführung der CV wird von einer Wirtschaftlichkeit gesprochen, Untersuchungen können je nach örtlicher Gegebenheit unterschiedlich ausfallen	<u>Umformulierung:</u> Der Einsatz der Wasserstofftechnologie wurde seinerzeit durch die CV gegenüber batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen aufgrund des Reichweitenvorteils insbesondere auf längeren Umläufen als sinnvoll dargestellt .	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
2		6.1	Seite 92, L-5	- Schreibfehler -> Führung über Ernst-Heilmann-Weg, nicht "Erich-Heilmann-Weg" - durch Änderung ggf. Anpassung der Fahrzeit der Linie 47 -> um Berücksichtigung der RVS-Linien 500, 508 und 509 wird gebeten - Entfall der direkten Bedienung des Cottbus-Center wird bedauert, jedoch bei neuen Apl. auf LSP durchaus sinnvoll	CV wird auf Anschlusszeiten achten, es sollte zu keiner zeitlich verlängerten Wegeföhrung kommen. Umverlegung soll auch die Doppelbedienung zwischen Cottbus-Center und Hauptbahnhof entflechten	Änderung in Ernst -... Es wird in dem Absatz ein Satz angefügt: 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-Spree wird geachtet.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
3	Landkreis Spree-Neiße	5.5	Seite 74	„Die auf dem Gebiet der Stadt Cottbus/Chóśebuz verkehrenden Regionalbuslinien, sind [...] 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.“ -> Der Landkreis merkt an, dass es zu berücksichtigen gilt, dass auch seitens des Landkreises Spree- Neiße/ Wokrejs Sprjewja- Nysa Optimierungen im ÖPNV geprüft werden und es damit zu Änderungen gegenüber den derzeitigen Angeboten im Regionalverkehr kommen kann.	Es ist dem Aufgabenträger Cottbus/Chóśebuz bewusst, dass eine direkte Einflussnahme nicht möglich ist. Es handelt sich um die Legitimation der Gespräche auf Arbeitsebene der Aufgabenträger, sowie später folgend Prüfaufträge. Ziel dieser in dieser Form noch nicht "interkommunalen Zusammenarbeit" im engen Sinne ist es den KÖPNV insgesamt zu stärken.	keine Änderung	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
4		6.1	Seite 92, L-5	Schreiben v. 08.08. des Landkreises zur Umverlegung der Linie 847 mit Linienführung -> "CB Hbf. - Spreewaldbahnhof - Ausbesserungswerk – Potsdamer Straße – Burger Chaussee Süd - Burger Chaussee TIP - Burger Chaussee/Campus Nord" zum Kreisverkehr Richtung Burg	Information des Landkreises zur Umstellung dieser Linie.	Nein, Die Rufbuslinie 11 kann weiterhin entfallen, lediglich die Prüfung des Entfalls der Linie 19 wäre durch die andere Linienführung bereits jetzt als vsl. negativ festzustellen.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
5		6.1	Seite 94, L-7	„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.“ -> Der Landkreis bittet zu berücksichtigen, dass die PlusBus- Linie 849 in Verantwortung des Aufgabenträgers Landkreis Spree- Neiße/ Wokrejs Sprjewja- Nysa betrieben wird und es im Zuge von Optimierungen im ÖPNV des Landkreises auch zu Änderungen gegenüber den derzeitigen Angeboten kommen kann.	Siehe oben, es geht um die Legitimation der entsprechenden Gespräche, bei der selbstverständlich der Aufgabenträger Landkreis der Herr einer Entscheidung ist und bleibt.	Nein, die Gespräche werden in Abhängigkeit der Straßenfertigstellung rechtzeitig geführt.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
6		1.3.2	Seite 12/13	Es sollte auch die Regionalentwicklungsstrategie (RES) des Landes Brandenburg als maßgebende Strategie bei Kap. 1.3.2 aufgenommen werden.	Die RES beschäftigt sich vordergründig mit den Landkreisen Havelland-Fläming, Oderland-Spree, Prignitz-Oberhavel, Uckermark-Barnim die die Südregionen im Rahmen der Wirtschaftsregion Lausitz einen großen Stellenwert besitzen.	Nein, da lediglich die Achse Berlin-Lausitz genannt ist: Berlin ↔ Cottbus mit Lübbenau/Spreewald	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen
A Hinweis wird berücksichtigt
B Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C Hinweis wird nicht berücksichtigt
D Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
7	VBB	2	Seite 14 ff.	Vorgaben aus der Verkehrsentwicklungsplanung: Hier fehlt beim 4. Aufzählungspunkt aus strategischer Sicht die Nennung der Stadt Wrocław bzw. überhaupt eine Aussage zur Entwicklung des ÖV in die Republik Polen. Sofern noch nicht erfolgt, sollte auch bei den weiteren strategischen Aussagen die Verbindung nach Polen via Forst (Lausitz) berücksichtigt werden.	Die entsprechenden Inhalte wurden aufgrund der fehlenden Finanzierungssicherheit auf der polnischen Seite nicht erwähnt. Der Einwand ist jedoch korrekt und es wird als strategisches Ziel aufgenommen um hier dem Land Unterstützung hinsichtlich der weiteren Diskussion mit Polen zu geben.	neuer 5. Anstrich: Die Stadt Cottbus/Chóśebuz benötigt zur Fachkräftesicherung auch stabile und zuverlässige grenzüberschreitende Verbindungen der Bahn. Hier sind gerade die Verbindungen über Guben/Gubin nach Zielona Gora oder über Forst nach Żary. Żagań und weiter bis Legnica wichtig und zu nennen. Die letztere Verbindung ermöglicht den Umstieg nach Breslau.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
8		2	Seite 16	Der VBB begrüßt die Bevorrechtigung des ÖPNVs als verkehrspolitisches Ziel angesehen wird, vermisst im NVP konkrete Maßnahmen zu dessen Erreichung.	Für einzelne, zielgerichtete Vorgaben wäre das Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept das richtige Dokument. Hier erfolgt lediglich die Festsetzung dieses übergeordneten Zieles.	Nein	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
9		2	Seite 16	Herausforderungen durch den strukturellen Wandel: 2. Anstrich – die Formulierung ist in Bezug auf den ÖPNV vergleichsweise verhalten. Hier ist keine deutlich auf den ÖPNV ausgerichtete und ggf. sogar bei Bedarf den MIV benachteiligende Strategie zu erkennen. Dies steht im starken Gegensatz zu den vorher dargestellten Leitlinien.	Scharfe Formulierungen finden in der Stadt Cottbus/Chóśebuz (aus Sicht des ÖPNV), bedauerlicherweise, keine politischen Mehrheiten.	Erweiterung: Hierbei ist der Umweltverbund gegenüber dem MIV in den Vordergrund zu stellen, da es Mobilität für jede Bevölkerungsgruppe zur Verfügung stellt.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
10		3.2.6	Seite 32	Absatz 1: Es sollte nicht von „der Pandemie“, sondern von der „COVID-19-Pandemie“ geschrieben werden Absatz 2: Im ersten Satz sollte noch der Name „Ostsee“ erwähnt werden	präzisiert den Text	beide Änderungen werden aufgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
11		3.2.7	Seite 32	2. Aufzählung: Die Reaktivierung des Haltepunktes Kiekebusch ist derzeit nicht beschlossene Planung – hierfür fehlt das Ergebnis einer Nutzen-Kosten-untersuchung und die Entscheidung der Landesregierung, diesen Halt tatsächlich zu reaktivieren. Der Aspekt sollte daher entweder herausgenommen werden oder in eine eigene Kategorie „Umsetzung noch in Prüfung“ sortiert werden.	es geht hier um die Sicht der Stadt	Präzisierungen werden vorgenommen: Langfristig [...] Vorhaben für die Stadt bedeutsam: Reaktivierung Haltepunkt Kiekebusch (Abhängig von Entscheidung des Landes, derzeit in der Nutzen-Kosten-Untersuchung)	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
12		3.3.1	Seite 34	2. Absatz: Textänderung in rot: „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.		textliche Änderungen werden aufgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
13		3.3.2	Seite 35	„Durch Cottbus/Chóśebuz führen sechs Eisenbahnstrecken, auf denen neun SPNV-Linien der DB AG und ODEG verkehren.		textliche Änderung wird aufgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
14		3.3.2	Seite 35, Tabelle 7	Für den RE1 sollte besser von Einzelfahrten geschrieben werden statt der Angabe des 120-Min-Regeltaktes		statt 120 wird „nur Einzelfahrten“ aufgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
15		3.3.2	Seite 36, Tabelle 7	RB46 und RB93 sollten „irgendwie“ zusammengefasst werden, sonst ergibt sich ein verzerrtes Bild des Angebots nach Forst (Lausitz)	Bezogen auf die Liniennummer korrekt, da der Verlängerte Zug zwischen Cottbus - Forst dann nicht als RB46 verkehrt aber diesen Zug als diese Verbindung ersetzt	Darstellung wird in der Tabelle mit Schrägstrich und kursiv erfolgen -> RB46/RB93 , dabei wird die Relationsverbindung wie folgt erfolgen: Cottbus [Chóśebuz] - Forst (Lausitz) [Baršć (Łużyca)] - Żagań - Żary RB93 ersetzt RB49 -> (dann in den Spalten der Regeltakt und die Betriebszeiten des RB93 unter denen des RB49)	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
16		Cloudio	diverse	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0
17		3.4.1	Seite 41	Die Nachfrage des SPNV sollte im NVP mit dargestellt werden. Die Werte für die Stationen und Linien im Cottbuser Raum können durch den VBB dem Gesellschafter Stadt Cottbus zur Verfügung gestellt werden. Hierfür bitte per Mail an [...] wenden.	Nachfrage am 11. August zum VBB erfolgt	bei rechtzeitigem Eingang der Antwort werden die Zahlen im NVP aufgenommen	A	Kapitel 3.4.1: Absatz zur SPNV-Nachfrage und Diagramme eingefügt
18		4.3.1	Seite 64	Unter 4.3.1 folgenden Satz einfügen: Die Grundprinzipien einer verbundweit einheitlichen Fahrgastinformation sind im Handbuch VBB- Richtlinien Fahrgastinformation (vbb.de/Handbuch) für alle Verkehrsunternehmen festgeschrieben. Die Verkehrsunternehmen wenden dieses Regelwerk umfassend an.	dient der Präzisierung, bzw. dem Verweis auf feste Regeln	Einschub erfolgt zwischen dem 1. und 2. Absatz	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
19		4.3.2	Seite 65	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 Tarif teil bereichen Cottbus A und B ist Bestandteil des VBB-Tarifs.		Änderung wird vorgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
20		4.3.2	Seite 65	EC-Karte meint vermutlich Girocard	EC-Karten sind tatsächlich ein veralteter umgangssprachlicher Begriff	statt EC-Karte wird Girocard verwendet	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
21		5.1	Seite 66, 1. Anstrich	Zweigleisiger Ausbau für Lübbenau – Cottbus reicht als Aussage, die Streckengeschwindigkeit beträgt bereits 160 km/h; der zweite Bahnsteig in Raddusch wird nicht erst 2038, sondern unmittelbar mit dem Ausbau errichtet. Ein 30-Minuten-Takt wird nicht zwischen Berlin Ostkreuz und Cottbus eingerichtet, sondern zwischen Berlin und Cottbus. Der den 30-Min-Takt bildende RE20 fährt abweichend von der Linienführung des RE2 ab Königs Wusterhausen nach Berlin Hbf. mit Halten in Flughafen BER, Berlin Südkreuz und Berlin Potsdamer Platz.	vielen Dank für den Hinweis, die Geschwindigkeit ist auch beim Land falsch angegeben	Änderung: Zweigleisiger Ausbau (entfernt) Cottbus Hbf. / Chóśebuz gŁ.d.w. - Lübbenau (Spreewald) (Inbetriebnahme Ende 2027) in Verbindung mit Bau eines zweiten Bahnsteigs in Raddusch (ebenso 2027) und Realisierung eines 30-Minuten-Taktes zwischen Berlin Ostkreuz Hbf. und Cottbus Hbf. / Chóśebuz gŁ.d.w.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
22		5.1	Seite 66	Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Forst sowie Ausbau Cottbus – Görlitz auf 160 km/h, zweigleisig inkl. Elektrifizierung		Einfügen eines 3. Punktes: Elektrifizierung der Strecke Cottbus/Chóśebuz - Forst (Lausitz) [Baršć (Łużyca)] sowie Planung des Streckenausbaus Cottbus/Chóśebuz - Görlitz (160 km/h sowie zweigleisig).	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
23		5.1	Seite 66	Sofern gewünscht kann noch auf die Reaktivierungsuntersuchung für die Station Kiekebusch eingegangen. Sofern ja folgender Vorschlag: „Der VBB lässt im Auftrag des Landes Brandenburg die Reaktivierung der SPNV-Station Kiekebusch untersuchen.“		Einfügen eines 3. Punktes: Der VBB lässt im Auftrag des Landes Brandenburg die Reaktivierung, der SPNV-Station Kiekebusch untersuchen.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
24		5.1	Seite 67	5.1, Absatz 1, 1. Anstrich: „20-Min-Takt bzw. 3. Verbindungen pro Stunde ...“	Präzisierung bei sicher vorhandener Detailkenntnis	wird ergänzt	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
25		5.5	Seite 74	Der VBB unterstützt die Integration von Regionalbuslinien in den Stadtverkehr um die Belange der Fahrgäste innerhalb der Stadt Cottbus und zwischen der Stadt Cottbus und dem Umland gleichermaßen zu berücksichtigen.			D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
26		5.6	Seite 74	Der VBB begrüßt die Bestrebungen zur Förderung von Bedarfsverkehren und unterstützt den weiteren Austausch zur Schaffung eines verbundweit einheitlichen Systems.			D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
27	IHK Cottbus	5.7.1	Seite 76	Neuer Absatz einfügen: 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.		Einschub erfolgt zwischen: [...] „Tasten“ wahrgenommen werden können. Die barrierefreie Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots [...]	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
28		5.7.2	Seite 77	Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Liniennetzplan an allen wichtigen Haltestellen) ergänzen: analog und digital		Erweiterung erfolgt: [...] wichtigen Haltestellen) sowohl analog und digital	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
29		5.7.2	Seite 78	ergänzen: Informationsübermittlung bei Betriebsstörungen, Umleitungen und in Sondersituationen möglichst im „Zwei-Sinne-Prinzip“		wird ergänzt	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
30		5.7.3	Seite 79	Neben dem Qualitätsleitfaden bitte auch das FGI-Handbuch noch einmal erwähnen		Ergänzung wird vorgenommen: gemäß Qualitätsleitfaden des VBB, den VBB-Richtlinien Fahrgastinformation sowie die Anforderungen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
31		5.7.3	Seite 80	Zweiter Anstrich ergänzen: Die ITCS-Komponenten sind auch zur Kommunikation mit Drittsystemen zur Fahrgastinformation zu nutzen. Absatz zu Zählsystemen ergänzen: Die Daten sind außerdem dem VBB in Echtzeit gemäß VDV 454, 713-0-1 und 4028 zur Verfügung zu stellen. 3. Absatz zum Bedarfsverkehr: Hinweis: Alle Personen haben gesetzlich das gleiche Recht auf Beförderung.		Anstrich wird ergänzt Zählsystemabsatz wird erweitert im Absatz zum Bedarfsverkehr wird angehangen: [...] Fahrt ermöglicht wird. Alle Personen haben gesetzlich das gleiche Recht auf Beförderung.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
32		5.7.5	Seite 81	zweiter Absatz. Printmedien als gleichrangig zu fordern scheint nicht mehr zeitgemäß	die Stadt ist geprägt durch einen hohen Anteil älterer Bevölkerung und bereits die Reduzierung des gedruckten Kundenmagazins der Cottbusverkehr führte zu einigen negativen Reaktionen, die Meinung der Gleichgewichtung wird nach Überlegung geteilt	Anpassung des Textes: [...]Fahrplanauskunftssystem des VBB) und von Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden. , Printmedien in einem notwendigen Umfang weiter angeboten werden.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
33		5.7.6	Seite 81	zweiter Absatz , erster Satz ergänzen durch: Dies hat über die zentrale Datendrehscheibe des VBB zu erfolgen.	Da auch NAN die Linien bedienen wird eine sanftere Formulierung gewählt.	Einschub: [...] sind zu sichern. Dies sollte über die zentrale Datendrehscheibe des VBB erfolgen. Nachfragegerecht [...]	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
34		5.7.8	Seite 83	Die Stadt Cottbus/Chósebuz nimmt als Mitglied des Aufgabenträger im VBB am gemeinsamen VBB-Tarif der teilnehmenden Verkehrsunternehmen teil.	passender Formulierungsvorschlag	Satz wird entsprechend angepasst	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
35		5.7.8	Seite 85	• 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	Formulierung war auch für NAN gedacht, durch die Nutzung des Wortes "Zielvorgabe" kann der Einschub vorgenommen werden	Anstrich wird entsprechend angepasst	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
36		5.7.12	Seite 87	RBL durch ITCS ersetzen		wird angepasst: einer aktiven RBLITSC -gestützten	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
37		5.8	Seite 88	Die Formulierung hinsichtlich der Vorteile von Wasserstoffbussen gegenüber batterieelektrischen Bussen bezüglich der Reichweite scheint durch die in den letzten Jahren erzielten Verbesserungen der Batterien nicht mehr aktuell zu sein.		präzisierender Satz wird eingefügt: [...] insbesondere auf längeren Umläufen als sinnvoll dargestellt. Dieser Reichweitenvorteil war damals bereits kritisch betrachtet worden und ist durch die erzielten Verbesserungen der Batterie basierten Antriebe voraussichtlich nicht mehr aktuell. Hierbei ist die Wirtschaftlichkeit [...]	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
38		6.1	Seite 92, L-4	Der VBB begrüßt die Verlegung der Straßenbahnlinie 3 zum Hauptbahnhof, da damit die Knotenfunktion weiter gestärkt und Übergänge z. B. zum SPNV und PlusBus vereinfacht werden.	Danke, dies war seit einigen Jahren Ziel des Fachbereiches 61 und wir freuen uns über diese bestätigenden Worte.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
39		6.2	Seite 98, I-9	Die Etablierung von Mobilitätsstationen wird sehr begrüßt. Der VBB unterstützt mit der „Mobilstation“ eine einheitliche Marke und Kommunikation und bietet an, mit den bereits geschaffenen Grundlagen und Erfahrungen den Aufbau von Mobilitätsstationen in Cottbus zu unterstützen.	Vielen Dank für das erneute Angebot, der Kontakt der zuständigen Person ist vermerkt und nach Sammeln der nötigen Informationen wird an den VBB heran getreten.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
40		4.1.3 5.4.1	Seite 50 Seite 71	Leider weichen die aktuellen und geplanten Verkehrszeiten zum Teil von den Qualitätsstandards des VBB, an denen sie sich orientieren (S. 16) ab, da u. a. die NVZ an Wochenenden 2,5 Stunden früher endet und am Sonntag außerdem noch 2 Stunden später beginnt. Die geplante Änderung der Einführung einer NVZ unter der Woche vormittags entspricht hingegen den Qualitätsstandards.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, jedoch ermöglichen die derzeit schwindenden Finanzmittel keine weitere Ausweitung der Verkehrszeiten. Im Gegenteil, derzeit muss wieder über Einschränkungen nachgedacht werden.	die finanziellen Mittel der Stadt lassen derzeit keine Erweiterung der Verkehrszeiten zu -> Prüfung ob man dies zumindest im Dokument aufführt	B	Kapitel 4.1.3: Fußnote eingefügt "Abweichungen am Wochenende von den Vorgaben gemäß Qualitätsleitfaden des VBB begründen sich durch haushaltspolitische Vorgaben der Stadt Cottbus/Chósebuz."
41	IHK Cottbus	diverse	diverse	Straßenbahn ist Grundgerüst des ÖPNV - Forcierung des Einsatzes der neuen Fahrzeuge: Wir unterstützen die im NVP der Stadt Cottbus getroffene Aussage, dass die Straßenbahn das Rückgrat des städtischen ÖPNV in Cottbus ist. Das Cottbuser Straßenbahnnetz muss stetig weiterentwickelt werden und die nachfragestärksten radialen innerstädtischen Verkehrsachsen übernehmen. Die aktuellen umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Stabilität und Qualität des Straßenbahnbetriebes bei. Wir befürworten die Anschaffung der neuen Straßenbahnen vom Typ Skoda ForCity Plus. Diese modernen Fahrzeuge müssen nun schnell die alten Tatra Bahnen ablösen und zugelassen werden. Dazu ist die notwendige Infrastruktur (Gleise) zügig anzupassen.	Die ständige Weiterentwicklung und Stärkung des Straßenbahnnetzes, sowie des Rollmaterials ist ständige Aufgabe. Es wird versucht die infrastrukturellen Maßnahmen bestmöglich im Rahmen der Haushaltsmittel zu unterstützen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
42		5.8	Seite 88, 2. Absatz	Einsatz umweltfreundlicher Stadtbusse: Das ÖPNV-System aus Straßenbahn und umweltfreundlichen Stadtbussen sichert einen besonders emissionsarmen ÖPNV, der auch zukünftig nachhaltig gesichert werden muss. Dazu strebt die Stadt eine Ablösung kohlenstoffbasierter Antriebe im ÖPNV an. Wir begrüßen, dass die umfangreichen zur Verfügung stehende Fördermöglichkeiten genutzt und Wasserstoffbusse / Kite Hydroliner von Cottbusverkehr angeschafft wurden. Jetzt muss der Bau der Wasserstofftankstelle zeitnah forciert werden, so dass die neuen Wasserstoffbusse eingesetzt werden und ans Netz gehen können.	Die Errichtung der Betankungsinfrastruktur für die 11 für die Netze Stadtverkehr und SPN-West/TN1 liegt im Aufgabenbereich der Cottbusverkehr. Die Stadt versucht hier bestmöglich zu unterstützen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
43		2	Seite 16	ICE Bahnwerk: Im Januar 2024 ist das neue ICE-Instandhaltungswerk in Cottbus eröffnet worden. Es ist das modernste und größte Instandhaltungswerk der Deutschen Bahn für ICE-Züge. Der zweite Teil des Bahnwerks soll bis zum Jahr 2026 fertiggestellt werden. Insgesamt sollen dann im Bahnwerk Cottbus 1.200 neue Arbeits- und Ausbildungsplätze entstehen [...] Für die an diesem Standort arbeitenden Mitarbeitern und Zuzügler ist eine bedarfsgerechte ÖPNV-Anbindung zwingend erforderlich.	mit der Linie 16 erfolgt bereits eine gute Anbindung, die angestrebte neue Linienführung der Linie 47 des Landkreises stärkt die Anbindung, die Entwicklung muss beobachtet und ggf. nachgesteuert werden	ist mit den verkehrspolitischen Zielvorgaben und Grundsätzen bereits gut als Erfordernis beschrieben	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
44		2	Seite 16	Entwicklungsvorhaben Cottbuser Ostsee - zentrales Projekt des Strukturwandels: Der Cottbuser Ostsee hatte im Dezember 2024 seinen Zielwasserstand erreicht hat. [...] Aus Sicht der Wirtschaft ist dieses touristische Projekt „Cottbuser Ostsee“ mit dem ÖPNV umfänglich zu erschließen und die Erreichbarkeit des Sees mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal zu gestalten. Für die ÖPNV-Erschließung des Cottbuser Ostsees sind Varianten, wie die Erweiterung des Straßenbahnnetzes bzw. der Einsatz einer urbanen Seilbahn vom Cottbuser Bahnhof zum Hautstrand nutzbringend für die Wirtschaft abzuwägen. Auch die bisherige Busanbindung ist unzureichend. Es gibt keine direkte Buslinie, die den See regelmäßig für Touristen anfährt.	die Linie 12 erschließt den Ostsee bereits am Wochenende, dieses Angebot wird kaum genutzt (durch 2h Takt unattraktiv), die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten des Ostsees bestehend nicht, es gibt einen Aussichtsturm und in der Saison eine Versorgung für die mit MIV und Rad anreisenden Besucher, die Entwicklung wird beobachtet und sobald Bebauung erfolgt wäre eine weitere Prüfung vorzunehmen	ist mit den verkehrspolitischen Zielvorgaben und Grundsätzen bereits gut als Erfordernis beschrieben	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
45		5.7.6	Seite 82	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Im Nahverkehrsplan wird die Einhaltung des Fahrplanes, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit als eine grundlegende Anforderung an den ÖPNV beschrieben. Leider ist es in den zurückliegenden Monaten sowohl bei Cottbusverkehr als auch bei der Tochter Spree-Neiße - Cottbusverkehr zu massiven Busausfällen gekommen. Diese Störungen sind zu beseitigen und an Lösungen zu arbeiten, die den Fahrbetrieb normalisieren und die Einhaltung der Fahrpläne garantieren.	Die Situation ist bekannt und Bestandteil regelmäßiger Beratungen		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
46		Abkürzungs-verzeichnis	Seite 9, 10	Erklärung einfügen -> HST - Haltestelle / NVZ - Nebenverkehrszeit / SVZ - Schwachverkehrszeit		wird ergänzt	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
47		2	Seite 14	Wunsch einer Absatzerweiterung -> Die Beteiligung der Öffentlichkeit, z.B. des VCD, wird u.a. im Rahmen der AG ÖPNV sichergestellt.	Es handelt sich um Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze für die Aufgabenträgerschaft und keine Beteiligungsverfahren.	Die Beteiligung wird im Rahmen der üblichen Verfahrensweise erfolgen.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
48		2	Seite 15	Wunsch der Anstrichergängung bei Teilgebiet "Erreichung der Klimaschutzziele" -> Cottbus strebt Autofreiheit im erweiterten Innenstadtbereich an.	Diese Zielformulierung ist aus Sicht des kÖPNV durchaus wünschenswert aber im Rahmen der politischen Meinungsfindung derzeit bedauerlicherweise nicht mehrheitsfähig.	In der täglichen Arbeit im Rahmen der Aufgabenträgerschaft wird jedoch dieses Ziel als Stärkung des kÖPNV stets beachtet.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
49		2	Seite 16	Wunsch einer Streichung im Teilgebiet "Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV" -> Streichung: "Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen zur Barrierefreiheit [...] sukzessive möglichst weitgehend erfüllt werden können.	Eine Streichung kann nicht durchgeführt werden, da eine vollständige Erfüllung in keinem Nutzen-Kosten Verhältnis steht. Daher wurde eine weitestgehende Erfüllung textlich aufgenommen	Streichung wird nicht durchgeführt	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
50		2	Seite 16	Wunsch der Anstrichergängung bei Teilgebiet "Bevorrechtigung des ÖPNV" -> Zielstellung: Verkehrliche Ziele im Stadtgebiet müssen durch Nutzung des ÖPNV schneller erreichbar sein als mittels PKW	Die Anstrichergängung ist tatsächlich nachvollziehbar, in etwas abgeschwächter Form.	Erweiterung des Anstrichs: Priorisierung des ÖPNV zur Beschleunigung und Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit, mit dem Ziel Örtlichkeiten in der Stadt mit dem kÖPNV schneller erreichen zu können als mit dem MIV.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
51		Cloudio	diverse	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0
52		3.1.1	Seite 20, Text vorletzter Absatz / Fußnote 3	Absatz bitte neu formulieren: Das SPN-Netz gehört jetzt zu Cottbusverkehr. zur Fußnote ändern: Bitte ersetzen durch. "Alle Buslinien werden..."	Die Zugehörigkeit zu einem Aufgabenträger ist an diesem Punkt gemeint. Hier ist klar zwischen Stadt und Landkreis zu unterscheiden. Welcher Auftragnehmer das jeweilige Netz bedient ist nicht von Relevanz. Die Linie 800 liegt ausdrücklich NICHT in der Aufgabenträgerschaft der Stadt und es gibt keine vertragliche Einflussnahme.	keine Aufnahme möglich	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
53		3.1.2	Seite 22 4. Absatz	Absatz erweitern -> Die Stadt ist bemüht, einer weiteren Zuschuss-Steigerung entgegen zu wirken durch Erhöhung der ÖPNV-Qualität, z.B. Verkürzung der Fahrzeiten.	Das ist vertragliche Aufgabe des ausführenden Verkehrsunternehmens, welches mit gezielten Maßnahmen und Argumenten auf den Aufgabenträger zukommen müsste. Die Aufgabe ist verstanden und wird ständig im Rahmen der jährlich stattfindenden Haushaltsdiskussionen zum Betriebskostenzuschuss durchgeführt	Ist ständige Aufgabe beider Vertragspartner und ist mit den Haushaltsgrundsätzen "Sparsamer Umgang mit Steuermitteln" verfassungsgemäße Vorgabe.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
54		3.2.1	Seite 24 1. Absatz	Die Stadt bemüht sich um Verbesserung des internationalen Anschlusses von Cottbus: Nach Grünberg, Stettin, Posen, Breslau, Prag. Mit Abschluss des Ausbaus der Strecken Lübbenau-Cottbus sowie Berlin-Stettin sollte die Inbetriebnahme der Fernverbindung FR1 (Stettin-Cottbus, laut 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt = Erste EC-Verbindung für CB) angeregt werden.	das Kapitel beschäftigt sich mit den Grundlagen, hier der räumlichen Einordnung, der Hinweis passt eher in ein strategisches Verkehrsentwicklungskonzept. Der Nahverkehrsplan beschäftigt sich mit der operativen Gestaltung des kommunalen Nahverkehrs.	Keine Aufnahme möglich, da diese Zielsetzung nicht in einen Nahverkehrsplan gehört. Die Hinweise finden jedoch Beachtung und werden im Rahmen der Gremientätigkeit im VBB genutzt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
55		3.2.7	Seite 33, 1. Anstrich / sowie allgemein	...mit Ausbau des Knotens Horka zum Umstieg in die Relation Leipzig-Breslau. Cottbus galt bis zum Ende des 2. Weltkriegs als bedeutender Eisenbahnverkehrsknoten. Die vorgenannten Ausbaumaßnahmen dienen auch der Wiederherstellung dieser Funktion und schaffen damit die Voraussetzung, Cottbus als ICE- und EC-Knoten zu definieren. Die Stadt Cottbus bemüht sich, gemeinsam mit der Landeregierung und dem VBB, das BMV zur Vorverlegung der genannten Termine zu gewinnen. Eine Übersicht über die möglichen Fernverbindungen ermöglicht die Grafik "Lausitznetz 2025".	Die Einrichtung des EC ist bekannt, aufgrund der fehlenden Bahnsteige auf der Niederschlesischen Gütermagistrale wird auf absehbare Zeit kein Umstieg in Horka möglich sein, der EC hält lediglich in Hoyerswerda. Der Hinweis passt eher in ein strategisches Verkehrsentwicklungskonzept. Der Nahverkehrsplan beschäftigt sich mit der operativen Gestaltung des kommunalen Nahverkehrs.	Keine Aufnahme möglich, da diese Zielsetzung nicht in einen Nahverkehrsplan gehört. Die Hinweise finden jedoch Beachtung und werden im Rahmen der Gremientätigkeit im VBB genutzt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
56		3.3.2	Tabelle 8 (7), Seite 36	Ergänzen um "RE20"	Tabelle 7 stellt die Linien der derzeit verkehrenden Nahverkehrslinien aufgeführt, der RE20 wird vsl. ab 12/2027 verkehren	keine Aufnahme, da RE20 derzeit noch nicht vorhanden ab 12/2025 Einzelfahrten RE20 zwischen Cottbus und Berlin Hbf über BER und Südkreuz, ab 12/2027 voraussichtlich Studentakt (RE2+RE20 Halbstudentakt)	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
57		3.3.3	Tabelle 9, Seite 38	Linie 9 -> streichen	die Linie 9 verkehrt derzeit, es handelt sich um die Analysegrundlage, also das derzeitige Angebot	keine Aufnahme, da Linie 9 noch bedient wird	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
58		3.3.4	Tabelle 10, Seite 40	Linie 607 -> Buslinie bis Bahnhof Vetschau verlängern	die Buslinie 607 verkehrt über den Bahnhof	Details einzelner Stationen dieser Linie in der Tabelle nicht relevant	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
59		3.4.2	Tabelle 11, Seite 44	in Tabelle bei Nachfrage erhöhend ergänzen -> Verringerung des Parkplatzangebotes im erweiterten Innenstadtbereich	ist sehr negativ bzgl. MIV aber beschreibt einen tatsächlichen Wirkzusammenhang	Aufnahme unter "Kostenvorteile des ÖPNV ggü. MIV"	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
60		4.1	Seite 46, 1. Absatz	Im Absatz ergänzen -> "sowie Verkürzung der Fahrzeiten des ÖPNV	Einwand ist durchaus berechtigt, jedoch bezieht sich der Satz auf das Mobilitätsgesetz in dem die Angebotsorientierung verankert ist.	Die Beschleunigung des ÖPNV ist an mehreren Stellen des Dokumentes Thema, damit die Verkürzung der Fahrzeit das Ziel.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
61		4.1.4	Seite 52	mittlerer Absatz über Tabelle -> Hinweis: ...da fehlt etwas	Danke für die Aufmerksamkeit	hinter 4.1.4, 2. Absatz wird ergänzt "...Verkehrsmitteln befinden [27]."	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
62	VCD Brandenburg	4.2.2	Seite 63, 2. Absatz	Hauptsächlichstes Kriterium für die Schaltung einer LSA ist die Minimierung der Summe der personenkonkreten Wartezeiten. Beispiele: PKW: Wartezeit x 2 Straßenbahn: Wartezeit x 50	bzgl. der Politik ein sehr guter Hinweis um dies an Rechnungen fest zu machen	Ergänzung: "[...]Verbesserungspotenziale zu heben. Hierbei sind die personenbezogenen Wartezeiten zu beachten. Beispiel: an einer Ampel Warten 20 Fahrzeuge mit 30 Personen im Vergleich zu einer Straßenbahn mit 50 Personen -> MIV Wartezeit x 30, StraBa-Wartezeit x 50. "	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
63		5.1	Seite 66, 1. Anstrich	Mit dem Ausbau Lübbenau-Cottbus wird vermutlich eine Brücke der L49 über diese Strecke erforderlich. Dabei sollte Platz und Tragfähigkeit für den späteren Einbau einer Tram-Trasse berücksichtigt werden. bzw. BER mit RE20	die Brücke wird durch die DB derzeitig NICHT als notwendig erachtet (Gleisquerung ist bereits 2-gleisig); auf die Brücke wird seitens der Stadt bereits hingearbeitet, Stadt hat jedoch keinen Einfluss darauf	Anstrich ist bereits im Rahmen der Hinweise des VBB verständlich angepasst	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
64		5.2	Seite 67, letzter Abs. Seite 68	Der Bau der CTK-Schleife mit Berücksichtigung der MUL-Situation fehlt. Wo bleibt hier die "CTK-Schleife" (NKF = 2,6l) bzw. deren Erweiterung zur MUL?	der NKF der Einzelmaßnahme beträgt nicht 2,6, der NKF ergibt sich nur bei zum Nullfall vermiedenen Investitionskosten für den Streckenast Jessener Straße, die notwendige GVFG-Maßnahme bedeutet ein nicht vermeiden und damit eine fundamentale Änderung des NKF, die Entwicklung des Speicherquartiers ist ebenso zu beachten	Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen (Investitionskosten nicht vermieden, Entwicklung Speicherquartier) sowie der finanziellen Rahmenbedingungen ist derzeit nicht mehr mit einer Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP zu rechnen	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
65		5.7.3	Seite 80, 1. Anstrich	Vor dem Hintergrund der Bereitstellung der Fördermittel für Busse ist kurzfristig eine Entscheidung über die Art des Antriebs für umweltfreundliche Busse herbeizuführen.	ja, siehe 5.8	bereits in Kapitel 5.8 enthalten	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
66		5.7.6	Seite 82, 5. Anstrich	Ergänzung erbeten -> Mittels ITCS ist die Verständigung von Fahrern untereinander zu ermöglichen.	im 5. Absatz ist enthalten: "Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlussicherung sind zu schaffen (z. B. ITCS, Handy/Funk) und zu nutzen."	bereits in Kapitel 5.7.6 enthalten	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
67		5.7.9	Seite 85	Ergänzung um einen Anstrich erbeten -> Regelmäßige Auswertung des "Märkers" bezüglich Fahrgastbeschwerden	Der "Märker" ist ein Portal der Stadt und Beschwerden diesbezüglich werden durch die Stadt an CV weitergeleitet. Ein Zugang für CV ist nicht möglich, da alle Beschwerden über den Stadtzugang erfolgen.	Beschwerdeweiterleitung/-beantwortung Stadt <-> CV erfolgt bereits	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
68		5.8	Seite 88, 3. Absatz	Auf der InnoTrans 2024 wurden batterieelektrische Busse mit einer Reichweite bis 600 km vorgestellt. Die Tagesumläufe im Cottbuser Raum liegen unter 300 km. Deshalb: Bitte den ersten Satz des Abschnittes entsprechend korrigieren.	Textdurch Änderungen jetzt bereits: "Der Einsatz der Wasserstofftechnologie wurde seinerzeit durch die CV 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 Batterie basierten Antriebe voraussichtlich nicht mehr aktuell."	ist durch vorherige Anpassungen sinngemäß nun bereits enthalten Mit der Maßnahme I-12: "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." ist dieses Ansinnen abgebildet.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
69		6.1	Seite 90, L-1	Erweiterungsbitte -> Bei entsprechend hoher Nachfrage, verkürzten Umlaufzeiten durch optimierte LSA-Schaltung oder veränderter Finanzausstattung	Kann nicht ganz entsprochen werden, jedoch wird der Einwand verarbeitet	Erweiterung: Zur Nutzung von Sparpotentialen (z.B. im Rahmen Smart City auf der Linie 4 werden ca. 180T€ jährliches Sparpotential gehoben) wird versucht über adaptive Verkehrssteuerung der LSA-Schaltung die Umlaufzeit auf allen Bus- und Straßenbahnlinien zu reduzieren.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
70		6.1	Seite 92, L-4	In diesem Zusammenhang ist die Verlegung der HST Weinbergstr. in den Stadtring (gegenüber der bestehenden HST Stadtring) zu überprüfen. Die HST Görlitzer Str. kann dann entfallen.	die derzeitigen Planungen bzgl. der GVFG-Maßnahme "Weichenanlage Kreuzung Straße d. Jugend/Stadtring, einschl. Haltestellen" laufen bereits und dies wird geprüft, Herausforderung ist die barrierefreie Querung des Stadtringes	im Rahmen der täglichen Arbeit bereits berücksichtigt	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
71		6.1	Seite 96	Zusatz L-16: Der Bau der CTK-Schleife ist zu prüfen unter Berücksichtigung einer möglichen Änderung zur Anbindung der MUL Zusatz L-17: Zur Verringerung der Umlaufzeiten der Stadtbuslinien 10 und 16 sowie der Regionalbuslinien 21,22,33,37 ist zu prüfen, ob die Ein- und Ausfahrt auf den/vom Bahnhofsvorplatz über die Tram-Zufahrt realisiert werden kann. Zusatz L- 18: Zur Entlastung der Stadtring-Kreuzungen sowie zur Verkürzung der Fahrtzeiten ist zu prüfen, ob die Zu- und Abfahrt auf den/vom Bahnhofsvorplatz durch die Görlitzer Str. für Tram und Bus erfolgen kann. Argumentation gegenüber DB: In den 1980ern wurde der Deutschen Reichsbahn Stadt-Gelände im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Bahnhofsbücke überlassen, weil die DR mit einer Erweiterung der Gleisanlagen rechnete. Aus diesem Grund wurde die Brücke auch ca. 20m breiter gebaut als erforderlich, keinesfalls, um dort Parkplätze zu errichten. Die Nutzung der damals übergebenen Flächen ist demzufolge vermutlich als zweckentfremdet zu werten.. Falls im Zuge des Ausbaus der Strecke CB-Görlitz ein weiteres Gleis gebaut werden soll, ist der Platz für die Zufahrt immer noch ausreichend.	In der Untersuchung zum Netzausbau der Straßenbahn hatte die Straßenbahnerweiterung Ausbau BTU/LSP + CTK(MUL-CT) (Priorität 1) und die Ausbauuntersuchung zum Lausitz Park (Priorität 2) eine positive Empfehlung bzgl. der Wirtschaftlichkeit. Hierbei waren jedoch auch vermiedene Investitionskosten zu einem großen Teil Inhalt dieser positiven Ergebnisse. Bei der Erweiterung zur BTU/LSP ist es die nicht durchgeführte Investition in den Streckenast nach Schmellwitz-Anger, bei der CTK-Schleife der Verzicht auf die Jessener Straße und beim Lausitzpark der Teilst Gelsenkirchener Platz <-> Wendeschleife Sachsendorf. Durch Vornahme der beiden letztgenannten Investitionen verändert sich die Berechnung des NKF maßgeblich. Daher wäre hier zwangsweise eine Evaluierung der Ergebnisse bei Beachtung der neuen Gegebenheiten vorzunehmen. Bzgl. der CTK-Schleife wäre auch die Entwicklung des Speicherquartiers zu beachten. Um Missbräuchliche Nutzungen zu vermeiden, eventuelle Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrende bei Nutzung der Bahnhofsbücke zu minimieren und auch einheitliche Wege für das Fahrpersonal bereitzustellen wird diese Möglichkeit als unpraktikabel gesehen. Im Rahmen der Planung des KMVZ (Hbf. Busbahnhof/StraBa-Hast.) wurde die Variante der Anbindung über die Görlitzer Straße untersucht aber jedoch als unpraktikabel verworfen.	zusätzlicher Prüfauftrag: L-16 Evaluierung CTK-Schleife und Erweiterung zum Lausitz Park (Prüfauftrag): In der vergangenen Ausbauuntersuchung wurde der Bau der CTK-Schleife sowie der Ausbau zum Lausitz Park geprüft. Hierbei war die endgültige Entwicklungsgestaltung des MUL-CT noch nicht vollständig bekannt und es wurde in beiden Fällen mit vermiedenen Investitionskosten gerechnet. Durch die zwingende Notwendigkeit ist die Vornahme der Investitionen nun jedoch notwendig geworden. Es ist, unter Berücksichtigung einer möglichen Änderung zur Anbindung des MUL-CT und der Entwicklung des Speicherquartiers sowie der weg gefallenen vermiedenen Investitionen zu prüfen, ob sich immer noch eine positive Wirtschaftlichkeit ergibt oder diese mit Veränderungen in der weiteren Streckenführung womöglich erreicht werden könnte. Hierbei sind insbesondere die Nachfrageeffekte in der Relation Wohngebiete <-> Arbeitsplätze / Hauptbahnhof zu betrachten.	B	Kapitel 6.1: Prüfauftrag L-16 Erschließung des Cottbuser Ostsees eingefügt

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
72		6.2	Seite 98, I-8	...P+R und B+R... ..auch in Ströbitz An den genannten Stellen ist die Anzahl der Ladesäulen für E-PKW zu erhöhen.	Die Etablierung von Ladesäulen ist keine ÖPNV-Aufgabe der Stadt, hier kann lediglich unterstützt werden.	Ergänzung: "[...] am Haltepunkt Cottbus Sandow, Haltepunkt Ströbitz und an den [...] zu berücksichtigen. Die Stadt wird hierbei die Möglichkeiten prüfen, positive Bedingungen für weitere Ladesäulen zu berücksichtigen.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
73		6.2	Seite 99, I-9	Insbesondere an End-HST sollten Carsharing-Angebote existieren.	In der Formulierung "Es ist zu prüfen, an welchen Haltestellen und Verknüpfungspunkten die Errichtung von Mobilitätsstationen möglich und sinnvoll ist." sind die End-Haltestellen bereits inkludiert. Auch hier kann die Stadt Carsharing Anbietern "nur" günstige Bedingungen schaffen.	Ergänzung: "Es ist zu prüfen, an welchen Haltestellen (insbesondere End-Haltestellen) und [...]"	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
74		8.2	Seite 105, 2. Absatz	Dabei ist die Stadtverwaltung bemüht, einer weiteren Kostensteigerung dadurch entgegen zu wirken, dass die Nutzung des ÖPNV durch höhere Attraktivität erhöht wird. Neben besserer Ausstattung der Fahrzeuge sollen u.a. die Fahrtzeiten deutlich verkürzt werden. Dazu wird ein renommiertes Verkehrsplanungsunternehmen mit einer entsprechenden Untersuchung beauftragt.	Die technologische Planung obliegt dem VU und ist gemäß ÖDA ständige Aufgabe eben Dieses. Die städtische Aufgabe der ÖPNV-Beschleunigung über LSA ist im Kapitel 4.2.2 Seite 63, 2. Absatz beschrieben. Weiterer Erläuterungen bedarf es nicht.	Nein, bereits vertraglich geregelt oder im NVP enthalten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
75	Kinder- und Jugendbeauftragte	Cloudio	diverse	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	A	Abwägung siehe lfd. Nr. 0
76	Beirat für Menschen mit Behinderungen	2	Seite 16	Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV: Es sollten klare Zielformulierungen verwendet und Wörter wie "möglichst" und "weitgehend" vermieden werden.	Einer klaren Zielformulierung steht die Abhängigkeit von der Haushaltssituation entgegen. Auch wenn dies äußerst bedauerlich ist, spielt die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt, bzw. die Gegenfinanzierung seitens des Landes eine entscheidende Rolle.	Der Hinweis wird verstanden, jedoch wird man nicht alle Haltestellen entsprechend umbauen können, da deren Nutzung äußerst schlecht ist. Es wird auf die Belange von Nutzern Wert gelegt, so dass Hast. mit tatsächlich bekannter Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen in die Programme aufgenommen werden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
77		6.2	Seite 96, I-1	Gesetzliche Regelungen können nicht durch fehlende finanzielle Mittel umgangen werden. Hier greifen lediglich Prioritäten und Zeiträume. Es ist weiter anzumerken, dass der Beirat im Rahmen der Diskussion bereits mit Schreiben vom 26.09.2022 Hinweise zu einem Prioritäten Halstellenausbau sowie zu einem Haltestellenkataster erstellt und nachfolgend der AG Kriterien für eine Priorisierung der Haltestellen übermittelt hat. Das wäre aus unserer Sicht eine geeignete Basis um die Prioritäten zum Halstellenausbau in diesem Konzept festzuschreiben. Im Zusammenhang der stufenweisen Umsetzung der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur finden wir die Kennzeichnung noch nicht barrierefreie Haltestellen in den Liniennetzplänen gut. Weitere Anmerkungen sind in der Stellungnahme des Beauftragten für Menschen mit Behinderungen zu finden, denen wir uns inhaltlich anschließen.	Die Kriterien insgesamt sind geeignet, um eine Priorisierung vorzunehmen, jedoch können und werden nicht alle Haltestellen umgebaut werden. Im Nahverkehrsplan erfolgt die verschriftliche Beschreibung der vorzunehmenden Priorisierung und es werden erste Hast. festgeschrieben. Die eigentlich Prioritätenreihenfolge wird in einer Anlage aufgeschlüsselt. Diese Anlage ist dann eine lebende und damit veränderbare Arbeitsgrundlage.	Um sowohl die Beteiligung zu gewährleisten und auch die Prioritätenfolge entsprechend abzustimmen ist im Abschnitt 5.7.2, letzter Absatz folgendes enthalten: "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 Baulasträger abzustimmen."	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
78		4.1.7	Seiten 60/61	Im Punkt 4.1.7 wird die Barrierefreiheit neben weiteren Kriterien als wichtige Anforderung ausdrücklich genannt. (siehe P. 5.7.6, S. 82) Ich halte das für eine sehr positive Entwicklung. Das Thema der Barrierefreiheit ist letztendlich unter dem o.g. Punkt als Zielsetzung zu verstehen. Alle „Verknüpfungsstellen“ sollen in der Zukunft barrierefrei ausgestaltet werden (S. 82). Es ist notwendig, die barrierefreie Gestaltung zu verbessern (S. 61).	Vielen Dank für die Bestätigung.	lediglich Feststellung	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
79		4.2.1	Seite 62	Der barrierefreie Ausbau bzw. die Nutzung der Haltestellen durch JEDEN ist nicht ausreichend. In Punkt 4.2.1 wird angegeben, dass lediglich 16 % der Straßenbahn- bzw. Kombihaltestellensteige und 7 % der Bussteige barrierefrei ausgebaut sind. Es sollte vermieden werden, den Begriff „barrierearm“ zu verwenden - entweder sind die erforderlichen Voraussetzungen für Barrierefreiheit gegeben oder nicht.	Der Begriff "barrierearm" bezeichnet nur, dass sich die Anforderungen an die Barrierefreiheit stets weiter entwickeln und vormals barrierefreie Haltestellen nun plötzlich nicht mehr barrierefrei sind aber größtenteils "barrierefrei" nutzbar sind. Oft sind dies auch hoch frequentierte Haltestellen. Damit nicht bereits ausgebaute Haltestellen wieder, aufgrund der hohen Nutzerzahlen, angefasste werden müssen und damit noch nicht barrierefreie Haltestellen länger nicht ausgebaut werden wird diese Bezeichnung so gewählt.	Wird nicht aufgenommen, da sonst der Zustand von komplett nicht barrierefreien Haltestellen erhalten bleibt.	B	Kapitel 4.2.1: Text aktualisiert "Die Stadt Cottbus/Chóśebuz verfügt über ein dichtes Halstellennetz 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."
80	Beauftragter für die Belange der Menschen mit Behinderungen und Seniorenbeauftragter	5.7.1	Seite 74	Busse und Straßenbahnen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen bereits seit Anfang 2022 barrierefrei zugänglich sein - und zwar überall. So verlangt es das Personenbeförderungsgesetz. Die Betitelung im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans - dies als ein gesellschaftspolitisches Ziel zu deklarieren - ist m.E. nicht korrekt. Es ist kein erstrebenswertes Ziel, sondern vielmehr ein gesetzlicher Auftrag. "Barrierefreie Bushaltestellen" haben objektive Grenzen, so heißt es im vorliegenden Entwurf (S. 78). Diese genannten Grenzen können sich aus baulichen, technischen und finanziellen Konstellationen ergeben. Der Vorbehalt ist nicht im Einklang mit Punkt 4.1.7 zu sehen. Ziel ist, Haltestellen für ALLE Menschen zugänglich zu machen. Objektive Grenzen schränken nunmehr die Zielstellung des Gesetzgebers ein. Der genannte notwendige „Nutzen“ (S. 79) ist nicht im Einklang mit der Inklusion gem. UN-BRK zu sehen.	Es kann nur ein Zeil sein, mit rechtsverbindlichen Regelungen -> so im Text präzisiert. Es ist realitätsfern zu einem Stichtag ALLE Haltestellen barrierefrei zu haben. Dies sieht der Gesetzgeber ebenso, Auszug aus § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes: "[...] der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. [...]"	die getätigten Aussagen im NVP stehen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
81		5.7.2 6.2	Seite 79 Seite 96	„Für den angestrebten barrierefreien Ausbau wird eine Prioritätenliste erstellt. Die Prioritätenliste ist mit dem Behindertenbeauftragten/Behindertenbeirat der Stadt Cottbus/Chóśebuz sowie der Baulasträger abzustimmen.“ (S. 79) Im Punkt 6.2 wird die Prioritätenliste als Grundlage weiterer Maßnahmen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans benannt. (S. 96) Um eine praxisnahe Handhabung zu gewährleisten, sollte kurzfristig eine entspr. Liste erarbeitet, bzw. die vorliegende Liste aus dem zurückliegenden Dokument fortgeschrieben werden. Wünschenswert wäre dies vor der Beschlussfassung seitens des STVV.	Eine erste Tabelle der, vsl. in der Laufzeit des NVP erreichbaren Umbauten, von Haltestellen wird im endgültigen Dokument enthalten sein. Eine vollständige Liste über alle Haltestellen wird erstellt, wenn die gewählten Kriterien des NVP bestätigt sind.	erst wenn die Kriterien durch die StVV bestätigt werden wird eine Liste über alle Haltestellen möglich werden	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
82		Cloudio	diverse	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0
83		5.7.11	Seite 86	Aus gesellschaftspolitischen Gründen sollte von der Bezeichnung „Besondere Nutzergruppen“ abgesehen werden. Vorschlag: Weitere Nutzergruppen.		Änderung: 5.7.11 Besondere Weitere Nutzergruppen "[...]Zu den besonders weiteren berücksichtigten Nutzergruppen [...]"	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
84				Grundsätzlich ist anzumerken, dass Teilhabe ein Menschenrecht ist und keine Verhandlungsmasse.	Dies soll der NVP nicht in Frage stellen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
85	Gleichstellungs- beauftragte	6.2	Seite 96	Die Zielsetzung „Barrierefreiheit“ ist positiv zu bewerten, aber eine konkrete Priorisierung von Maßnahmen für besonders benachteiligte Gruppen (z. B. mobilitätseingeschränkte Frauen, ältere Menschen mit Rollatoren, Alleinerziehende mit Kindern) ist nicht detailliert ausgeführt.	Eine erste Tabelle der vsl. in der Laufzeit des NVP erreichbaren Umbauten von Haltestellen wird im endgültigen Dokument enthalten sein. Eine vollständige Liste über alle Haltestellen wird erstellt, wenn die gewählten Kriterien des NVP bestätigt sind.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
86				Berücksichtigung von Genderaspekten: Im gesamten Plan wird nicht explizit auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedarfe von Frauen und Männern oder nicht-binären Personen eingegangen. Es fehlen z. B. Aussagen zu Sicherheitsaspekten bei der Nutzung des ÖPNV (z. B. Beleuchtung an Haltestellen, Rufbussysteme bei Nacht, Mitnahmeregelungen für Kinder), obwohl diese Aspekte regelmäßig in Gender-Mobilitätsstudien genannt werden. Gender Mainstreaming findet keine erkennbare Anwendung im Planungsprozess. Eine systematische genderspezifische Bedarfsanalyse wurde offenbar nicht durchgeführt.	Der Begriff "Sicherheit" ist an mehreren Stellen des Dokumentes Thema, so u.a. 5.7.2, 5.7.10, I-3, I-7.		B	Kap. 4.1.7 und 5.7.2 (Maßnahmen I-2 und I-3): Berücksichtigen von Genderaspekten eingefügt
87				Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge: • Einführung einer Gender-Mobilitätsanalyse: Erhebung geschlechtsspezifischer Mobilitätsmuster und Anforderungen (z. B. Wegeketten, Zeiten, Sicherheitsempfinden). • Sicherheitskonzepte mit Genderperspektive: Entwicklung sicherer Haltestellen und Maßnahmen zur sozialen Kontrolle, insbesondere bei schlechter Beleuchtung oder in Randzeiten. • Gezielte Maßnahmen für Care-Arbeitende und ältere Menschen: z. B. Haltestellen in der Nähe sozialer Einrichtungen, kurze Wege, Gepäckunterstützung. Evaluation von Maßnahmen unter Gleichstellungsaspekten: Aufnahme von Indikatoren zur Erfolgsmessung (z. B. Frauenanteil bei Fahrgastzahlen, subjektive Sicherheitserhebungen).	Im Rahmen der Erarbeitung des NVP gab es die umfangreiche Möglichkeit der Beteiligung. Diese Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge können nun lediglich bei der Erstellung des nächsten NVP berücksichtigt werden. Sicherheitsaspekte an Haltestellen werden sich nicht in allerletzter Konsequenz umsetzen lassen. Gerade eben schlecht genutzte Haltestellen mit Beleuchtung auszustatten wird nicht möglich werden.		C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
88				Der NVP Cottbus 2026–2030 berücksichtigt Gleichstellung nur in Teilbereichen, insbesondere bezogen auf Barrierefreiheit. Genderaspekte sowie differenzierte Maßnahmen für vielfältige Nutzergruppen sind hingegen nicht oder nur unzureichend verankert. Ich werde die Erkenntnisse in die aktuell intern laufende Ist-Analyse zum Thema Gleichstellung in unserer Stadt aufnehmen. Die aufgeführten Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge könnten sich im Aktionsplan wiederfinden. Der Aktionsplan kann erstellt werden, wenn sich die Stadt dazu entschließt, der EU-Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern beizutreten.	Der NVP hat keinen Einfluss auf den Beitritt zur EU-Charta, die Aufnahme in einen Aktionsplan empfehlen wir, um hier eine zukünftige Beachtung / Kenntnis im Vorhinein sicherzustellen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
89	Bildungs- und Entwicklungsplanerin	3.2.5	Seite 30, 31	für die nächsten 5 Jahre zu beachten: ab 01.09.2025 Start der neuen Grundschule in der Gulbener Straße 4 (zieht aus der Puschkinpromenade 11 um)	Schule liegt in Fußläufiger Entfernung von ca. 310m zur Haltestelle Papitzer Str. (neu: BTU/Gründungszentrum) der Linie 16 (bzw. 260m bei Querung über das Gelände des DLR) und ca. 460m zur Haltestelle Ströbitzer Weg der Linie 3	Die Entfernungen sind für Grundschüler sicher nicht sehr wünschenswert, jedoch besteht durch die Straßenerschließung, bzw. Breiten vsl. keine andere Erschließungsmöglichkeit.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung: Der sichere Schulweg von der Haltestelle zur Schule ist im Rahmen einer Schulwegskonzeption zu gestalten (z. B. Einrichtung von Querungshilfen).
90		3.2.5	Seite 30, 31	für die nächsten 5 Jahre zu beachten: ab 01.09.2025 wird die Puschkinpromenade 11 durch die Erich Kästner GS und dem dazugehörigen Hort genutzt	befindet sich in einem gut durch StraBa angebandenen Gebiet	keine Handlung erforderlich, da keine Änderungen möglich	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
91		3.2.5	Seite 30, 31	für die nächsten 5 Jahre zu beachten: Ab dem 01.09.2027 wird die neue Gesamtschule in der Joliet-Curie-Straße eröffnet. Es werden voraussichtlich die ersten 4 – 5 Klassen aufgenommen. Die Schule wächst dann jährlich um 4 -5 Klassen auf. Vollausbau auf dem Gelände Gartenstraße – Curie-Straße umfasst ca. 700 – 800 Schülerinnen und Schüler. Vornehmlich betroffen wird die Linie 3 der Straßenbahn sein. Die Auslastung wird vermutlich jährlich anwachsen und muss vor allem am Morgen und am Nachmittag beobachtet werden. Gegebenenfalls muss die Frequenz zu diesen Stoßzeiten angepasst werden. Zu prüfen ist, ob auf den Laufwegen der Haltestelle Ottlienstraße und Sportzentrum zur Schule Fußgängerüberwege benötigt werden.	Betrifft die Haltestellen der Linie 3 Ottlienstraße/Sportzentrum Fußläufige Entfernung: - Schule J.-Curie-Str. zur Hast Ottlienstraße (ca. 580m) - Schule J.-Curie-Str. zur Hast Sportzentrum (ca. 560m) Entfernung beider Haltestellen ca. 520m Baumaßnahme GVFG-Erneuerung Dresdener Str. steht ca. 2028 an Takterhöhung der StraBa auf 10 Minuten ist Förderbedingung für 15 neue StraBa und wird daher umgesetzt und damit der Nachfrage Sorge getragen. Entwicklung wäre zu beobachten.	Da die Baumaßnahme zur grundhaften Erneuerung der Straßenbahnlinie in den zeitlichen Horizont des NVP fällt, die Menge der zu transportierenden Schüler nicht unerheblich ist wäre evtl. ein Prüfauftrag zu formulieren. Die kürzeste Entfernung der Schule zur Straßenbahnlinie beträgt ca. 300m. Evtl. wäre eine Etablierung einer Hast in der Nähe sinnvoll, bei gleichzeitiger Verlegung der ohnehin im Rahmen der Baumaßnahme anzufassenden, nicht vollständig barrierefreien Haltestelle am Sportzentrum etwas Richtung Süden (vor das Turmgebäude). Durch den Umbau des Sportzentrums zu einem paralympischen Zentrum ist die Hast Sportzentrum vsl. in der Lage zu überdenken.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung: Der sichere Schulweg von der Haltestelle zur Schule ist im Rahmen einer Schulwegskonzeption zu gestalten (z. B. Einrichtung einer Querungshilfe). Ein Verschieben von Haltestellen ist aus unserer Sicht nicht notwendig, da die Haltestellenabstände derzeit optimal ausgeprägt sind.
92	Fachbereich 50	1.1	Seite 11	Hier wird der Schülerverkehr als freiwillige Aufgabe beschrieben, unsererseits wird dies nicht als freiwillige Aufgabe definiert. § 112 (2) BbgSchulG: Die Landkreise und kreisfreien Städte haben sich als Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr, auch gegenüber den Aufgabenträgern für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen. Die Schülerbeförderung soll in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden.	§3 Abs. 3 ÖPNVG Die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Ausbildungsverkehrs ist freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte (kommunaler öffentlicher Personennahverkehr). § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes bleibt davon unberührt. Sie können zur Erfüllung dieser Aufgabe Zweckverbände bilden.	Änderung: "[...] übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV)1 einschließlich des SchülerAusbildungs verkehrs als freiwillige Aufgabe im eigenen [...]"	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
93		3.2.5 6.1	Seite 31 Seite 95, L-11	In der Schülerbeförderung verursacht es immense Kosten, wenn die nächsterreichbare Schule ausgelastet ist und Kinder aus dem Einzugsbereich anderweitig zugewiesen werden. Innerhalb des Straßenbahnnetzes gibt es diesbezüglich kaum/keine Probleme, darüber hinaus aber schon. 1. Erreichbarkeit der Gesamtschule Spree-Neiße für SuS aus Branitz -> Eine Südanbindung Richtung Knotenpunkt Gelsenkirchener Platz zu den in Sachsendorf und Hänchen liegenden Schulen wäre von Vorteil. Ebenso von Kahren nach Hänchen (Linien17/14). 2. Um ÖPNV aus Branitz und Branitzer Siedlung attraktiver zu gestalten wäre nicht nur eine Richtung (Linie 10) von Vorteil, da alle südlichen Ziele erst über den Umweg Sandow/Stadtzentrum erreicht werden. 3. Neue Wohngebiete in Gallinchen haben einen fehlende Anbindung in die Einzugssschule Groß-Gaglow. Für die Grundschule Sielow und Grundschule Dissenchen wurden Schulbuslinien eingerichtet.	dies unterstreicht noch einmal die Notwendigkeit der Maßnahme L-11		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
94				Erlass von Schulbezirkssatzungen sollte mit der ÖPNV-Planung verzahnt werden und zeitgleich erfolgen.	Hierbei wäre zu beachten, dass eher das Verkehrskonstrukt als Vorgabe dienen müsste, da Linien nicht immer wieder geändert werden können.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
95				Hinweis: Die Satzung zur Schülerbeförderung wird derzeit geändert, ergänzt wurde die Möglichkeit zur Nutzung des Deutschlandtickets, sofern es bei Cottbusverkehr erworben wurde. Die Möglichkeit der Nutzung (und Refinanzierung) von Zeitkarten (Abos A/B) bleibt weiterhin erhalten, auch für Freizeit und Ferien, um die ÖPNV-Nutzung attraktiv zu machen. [...] Bei schlechter ÖPNV-Anbindung der Wohngegend entscheiden sich Eltern jedoch in der Regel nicht für ein Abo.	Unterstreicht noch einmal die Notwendigkeit für eine gute Angebotspolitik bei hoher Qualität und noch eher Zuverlässigkeit der Bedienung		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. [...]; Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
96	OBR Groß Gaglow	6.1	Seite 94, L-10	Anbindung von Groß Gaglow mit der Linie 16 positiv -> direkte Verbindung zum KH, Bahnhof, Innenstadt -> Qualitätserhöhung Befahrung Gallinchener Straße -> nur in EINE Richtung -> Richtung Harnischdorfer Straße -> in Planung zu berücksichtigen	Der Prüfauftrag gilt als Prüfauftrag und es ist lediglich eine textliche Orientierung, die endgültige Ausgestaltung ist offen. Die Festlegung des Einrichtungsverkehrs ist mit dem letzten Satz des Abschnitts L-10 gemeint.	Es wird in dem Absatz ein Satz angefügt: Hierbei ist ein Einrichtungsverkehr der Gallinchener Straße zu berücksichtigen.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
97	OBR Döbbrick-Maiberg/Depsk-Majberk	6.1	Seite 93, L-6	Wir sind durch die Buslinie 20 an die Stadt angeschlossen. Laut NVP könnte eine Veränderung dergestalt anstehen, dass der Bus 20 in Saspow nicht mehr oder nicht immer über die Skadower Straße, sondern über die Lakomaer Straße geführt wird. Diesem Ansinnen treten wir entgegen. Eine Änderung der Fahrroute führt zu zeitlichen Verzögerungen. Bereits aktuell ist die Erreichbarkeit der Straßenbahn an der Zuschka nicht immer gewährleistet. Dies ist jedoch für die Anbindung entscheidend. Die Nutzung der Linie 20 durch Saspower Mitbürger muss intensiv vorab geprüft werden. Erfahrungsgemäß ist die Nutzungsrate sehr gering.	Den Hinweis nehmen wir entgegen, gerade die Anschlusssicherung muss weiterhin dringendst gewährleistet sein.	Hinweis wird im Rahmen der möglichen Umsetzung beachtet, Punkt wird in einen Prüfauftrag geändert.	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
98	OBR Willmersdorf			Wir möchten unbedingt, dass der Bus auch später als 22:26 Uhr Willmersdorf anfährt. Theater-, Kino- und Festbesuche in der Stadt gehen immer länger als der Bus fährt. Wir sind jedes Mal auf das Auto angewiesen. [...] Es wird sicher noch Änderungen geben, wenn der Ostsee voll erschlossen ist.	Bzgl. des Ostsees wird es vsl. Änderungen geben. Bzgl. der Spätverbindung wird auf die sicher auch nicht leichtere aber mögliche Variante der Nutzung des RE10, CB Hbf. ab 23:02 verwiesen.	Cloudio wurde als Nutzungsangebot kaum, bis gar nicht genutzt, aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ist dieser Wunsch nicht erfüllbar. Er erhält trotzdem Beachtung, insofern sich die haushalterische Situation verbessert.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung: Eine Prüfung von Rufbusfahrten erfolgt in Maßnahme L-10 Ausweitung von Rufbusangeboten (Prüfauftrag)
99	OBR Kahren	Cloudio	diverse	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	A	Abwägung siehe lfd. Nr. 0
100		4.1.1 4.1.2	Seite 46/47	In der Gebietskategorisierung wird Kahren benachteiligt! Bei dieser Einstufung wird der ländliche Raum gegenüber der Innenstadt abgehangen und es wird infolgedessen keine Taktverdichtung geben.	Die Einstufung erfolgt anhand in Dtl. oft genutzten Kriterien der EAA/km² Dichte und ist somit objektiv. Die tatsächlich real existierende EAA/km² Dichte existiert so und bedeutet keine Benachteiligung, sondern der Einstufung nach einem existierenden, unbestreitbaren Fakt. Das sich hier Kahren/Kórjeń benachteiligt fühlt ist bedauerlich, jedoch gibt es auch andere so eingestufte Ortsteile.	keine Berücksichtigung	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
101		4.1.5	Seite 56	Tabelle 15: Angebotsdefizite [...] ist für Kahren zu überarbeiten, um daraus realistische Schlussfolgerungen ableiten zu können!	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0
102		4.1.6	Seite 58	Erreichbarkeit zeigt deutlich, dass Kahren als ländlich geprägter Raum abgehangen ist.	Die Erreichbarkeit bezieht sich u.a. auch auf Vorgaben des Landes zur Erreichbarkeit der Metropole Berlin und der LHS Potsdam gemäß den Landesvorgaben. Die GESAMTE Stadt Cottbus/Chóśebuz unterschreitet die selbst durch das Land vorgegebenen Zeitziele. Es zeigt lediglich, dass die im äußeren Randbereich der Stadt liegenden Ortsteile, nicht nur Kahren/Kórjeń, durch Ihre Entfernung vom Hbf. eine noch längere Dauer haben.	keine Berücksichtigung, unter den gegebenen kassentechnischen Möglichkeiten entspricht die Bedienung bei der Nutzung durch die Anwohner einem ausgesprochen gutem Angebot.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
103				In der jetzt vorgelegten Fassung ist der Nahverkehrsplan 2026-2030 aus Sicht des Ortsvorstehers Kahren nicht zustimmungsfähig. Der ländliche Raum soll gegenüber der Innenstadt bitte nicht weiter ins Hintertreffen geraten!	Dies ist bedauerlich, jedoch finden wir, dass bei einer durchgehend stündliche Bedienung, sowie einer Bedienung am Wochenende nicht von "ins Hintertreffen geraten" oder "Abgehangen" geredet werden sollte. Die Bedienung im Vergleich zu anderen Dörfern in ähnlicher Größenordnung in den Landkreisen Spree-Neiße, Dahme-Spreewald, Oberspreewald-Lausitz oder Elbe-Elster ist wesentlich geringer. Dies sollte man sicher nicht vergleichen aber entspricht eher den hier gewählten Begriffen.	keine Berücksichtigung, im Vergleich zur anderen ländlichen Gegenden ist die Bedienung gut und man kann nicht von Hintertreffen sprechen, wenn man die Nutzung, die Bevölkerungsdichte und den Grad der Mobilität mit der Stadt vergleicht.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung: Eine Prüfung von Rufbusfahrten erfolgt in Maßnahme L-10 Ausweitung von Rufbusangeboten (Prüfauftrag)
104				Der Entwurf zum Nahverkehrsplan für die Stadt Cottbus/Chóśebuz 2026-30 wird von der Fraktion generell als zukunftsweisend wahrgenommen. Mehr Menschen nutzen Cottbusverkehr (Zunahme um 26% ggü. 2018, vgl. S.41). Daraus ergibt sich ein Mehrbedarf, der im Dogma Wechsel von angebotsorientierter Planung (statt Bedarf) festgeschrieben ist. Dabei wird die Erhöhung des Umweltverbunds (zu Fuß, Rad, ÖPNV) auf 60% in Anlehnung an das Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg begrüßt. Ebenfalls begrüßt werden: - die Betrachtung verschiedener Faktoren für ÖPNV-Planung (Einwohner*innen, Schüler*innen, Studierende, Ausbildungs- und Arbeitsplätze, Wohnquartiere) - das Bekenntnis zum VBB und Deutschlandticket sowie - Sorbisch als Sprache stärker einzupflegen.	Zu beachten ist, der Nahverkehrsplan weist Maßnahmen aus, die derzeitigt unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar sind. Es erfolgt daher die Festsetzung von Maßnahmen für eine verbesserte Haushaltssituation.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
105		8.2	Seiten 103 ff.	Darüber hinaus wird die Stadt aufgefordert, mit Nachdruck Ausgleichszahlungen durch wegfallende Einnahmen in Zuge des Deutschlandtickets zu erhalten. Außerdem wird Nachdruck gefordert, um Erhöhung und Ausbau der PlusBus-Förderung beim Land zu erreichen (statt Streichung).	Die Förderung ist nicht gestrichen, sie wurde lediglich aufgrund der bestehenden HH-Diskussion im Land nicht in eine neue Verordnung gegossen. Mit Verabschiedung des Landeshaushaltes ist die PlusBus Förderung wieder im Verordnungsprozess und wird, leider wieder auf 2 Jahre befristet und mit dem selben, nicht mehr ausreichenden Betrag von 40 Cent, verlängert. Hier können wir nur an die in der Landesregierung befindlichen Fraktionen appellieren die Förderung langfristig zu sichern und mit steigenden finanziellen Mitteln auszustatten. Bzgl. des Deutschlandtickets sind der Stadt eher die Hände gebunden, da es sich um eine Bundesgesetzliche Regelung handelt. Im Rahmen der Gremienarbeit im VBB wird jedoch jedwede Möglichkeit genutzt. Entscheidend sind hier die Länder und die politischen Entscheidungsträger im Bund.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
106	Bündnis 90 / Die Grünen / SUB	2 4.2.2 5.7.3	Seite 16 Seite 63 Seite 80	Mit Verbesserung und Ausbau der Taktung ist nach der NVP-Vorlage zu rechnen, dies muss auch finanziert werden. Eine Möglichkeit besteht in der ÖPNV-Beschleunigung, insbesondere durch die sogenannte Vorrangschaltung. Hier gab es in den vergangenen Jahrzehnten kaum Verbesserungen, die „Stehzeiten“ von Bus und Tram an Ampeln sind inakzeptabel. Über das Smart City Modell wird seitens der Stadt mit geringen Zeitersparnissen auf der Tram Linie 4 gerechnet. Mehrere Untersuchungen des VCD, Kreisgruppe Cottbus haben jedoch gezeigt, dass durch konsequente Vorrangschaltungen teilweise mehr als 10 Minuten pro Umlauf Sparpotenzial möglich wären und damit eine Taktverdichtung herbeigeführt werden kann. Die Fraktion fordert ÖPNV-Beschleunigungen auf allen Bus- und Tramlinien.	Die Forderung unterstützen wir sehr. Hierbei ist jedoch die politische Mehrheit der StVv in der Vergangenheit noch nicht groß genug, dies in entsprechend letzter Konsequenz mit einem Beschluss zu verankern. Der NVP versucht hier mit sanften Formulierungen voran zu kommen. Evtl. wäre ein durch die Fraktion eingebrachter Antrag in der StVv hilfreich, der eine entsprechende Anweisung auch für die Verwaltung bindend mehrheitlich beschließt.	geschwächt enthalten in: 2 - Bevorrechtigung des ÖPNV 4.2.2, 3. Absatz 5.7.3, 2. Absatz, 4. Punkt Einfügen eines Punktes: I-13 ÖPNV-Beschleunigung (Prüfauftrag): Im Rahmen der Maßnahmen -Smart City- wird auf der Linie 4 mit ca. 180T€ jährlichem Sparpotential gerechnet. Mehrere Untersuchungen des VCD, Kreisgruppe Cottbus sollen jedoch gezeigt haben, dass durch konsequente Vorrangschaltungen teilweise mehr als 10 Minuten pro Umlauf Sparpotenzial möglich wären und damit eine Taktverdichtung herbeigeführt werden könnte. Die Stadt sollte daher untersuchen ob über adaptive Verkehrssteuerung der LSA-Schaltung die Umlaufzeit auf allen Bus- und Straßenbahnlinien reduziert werden können um evtl. Aufwandsgleich Takterhöhungen vornehmen zu können oder aber durch Aufwandsreduzierungen evtl. bestehende Leistungen beibehalten zu können.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
107		5.4.1	Seite 73	Die Festschreibung von Mindestbedienstandards ist zu begrüßen, allerdings darf es keine Ausnahmen geben, die Reduzierungen zulassen (vgl. S.73)!	Da die Durchführung des ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge darstellt ist ein unbegrenzter Mitteleinsatz weder haushaltspolitisch noch -rechtlich derzeit möglich. Wir verstehen und unterstützen das Ansinnen der Fraktion, sind jedoch den haushalterischen Zwängen unterworfen.	Aufgrund der geänderten finanziellen Rahmenbedingungen kann dies bedauerlicherweise nicht berücksichtigt werden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
108		5.7.1	Seite 74	Beim Thema Barrierefreiheit gibt das Erreichte kaum Hoffnung: 16% Tram-Haltestellen und 7% der Bussteige sind barrierefrei gewährleistet (vgl. S.62). Das ist zu wenig und kann keinem Rolli erklärt werden (bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen). Eine konsequente Umrüstung ist dringend erforderlich und ist keine Kann-Bestimmung.	In Letztkonsequenz ist der Text kein KANN, sondern ein MUSS mit rechtlich zulässigen Ausnahmen. Auszug aus § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes: "[...] der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. [...]"	die getätigten Aussagen im NVP stehen im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
109		5.7.6	Seite 82 5. Absatz	In der Kommunikation sollten Verbesserungen herbeigeführt werden. Innerhalb des Betriebes sollten Apps per Handy o.ä. geprüft werden, sodass Fahrer*innen direkt miteinander kommunizieren können und kurzfristig bei Verzögerungen Anschlussicherungen gewährleisten, z.B. Tram Linie 2 und 3 an der Haltestelle Stadthalle/Post (vgl. S.82).	Ist enthalten: "Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlussicherung sind zu schaffen (z. B. ITCS, Handy/Funk) und zu nutzen."	enthalten	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
110				Auch in der Kommunikation zwischen Cottbusverkehr und der Stadtverwaltung wäre eine engere Kommunikation wünschenswert, um auf akute und mittelfristige Herausforderungen schneller reagieren zu können.	Daran wird derzeit intensiv gearbeitet, es gibt Quartalsweise Termine mit der Geschäftsführung und Zuständigkeitsdefinitionen (Wer spricht mit wem, worüber) werden erstellt. Es ist zu hoffen, dass danach wieder eine offene und ehrliche Kommunikation zwischen dem Unternehmen und dem Aufgabenträger/Gesellschafter möglich wird.	Ist ständige Aufgabe zwischen den Vertragspartnern und eine Ausbrechen aus den kaum mehr möglichen Kommunikationswegen wird angegangen. Diese ist jedoch abhängig von beiden Seiten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
111		5.8	Seite 88	Da die Busflotte CO2 reduzieren muss, wird auf sogenannte Wasserstoffbusse gesetzt. Diese Technologie ist fragwürdig und findet kaum Anklang im bundesdeutschen Vergleich. Prüfungen anderer Technologien bei Cottbusverkehr, wie üblicherweise sogenannte batteriebetriebene Busse, fanden anscheinend nicht statt und sollten dringend anvisiert werden (vgl. S.88).	Dies wird von einigen Einwendern bereits kritisiert. Entsprechende Formulierungsänderungen werden in den NVP einfließen. Jedoch besteht leider keine Möglichkeit der Einflussnahme auf die CV internen Gründe, welche zu dieser Umsetzungsform führten.	Mit der Maßnahme I-12: "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." ist dieses Ansinnen abgebildet.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
112		4.1	Seite 46	Die Haltestelle Madlow wurde kostenintensiv zum Mobilitätshub umgebaut. Hier muss die wichtige Plusbuslinie 800 auch halten.	Aufgabenträger der Regionallinien ist der Landkreis Spree-Neiße, es wurde in der Vergangenheit bereits versucht genau diesen Umstieg zu erreichen. Dieses Ansinnen wurde jedoch abgelehnt.	keine Einflussnahme seitens des Aufgabenträgers möglich, Kommunikation wird trotzdem in diese Richtung weiter versucht.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
113		6.1	Seite 90, L-1	Gefordert wird auf allen Tram Linien einen 10min-Takt in der Hauptverkehrszeit einzurichten.	10-Minuten Takt ist Auflage des Fördermittelbescheides für 15 neue StraBa, im Antrag ist der 10-Minuten Takt auf den Linien 2-4 berechnet UND der 10-Minuten Takt auf der neuen Linie Richtung BTU/LSP. Auf der jetzigen Linie 1 waren keine Bahnen vorgesehen.	wird mit der Maßnahme L-1 vorgenommen	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
114				Multimodularität: Umstiege zwischen den Verkehrsmitteln beachten, insbesondere zum Bahn-Regionalverkehr, um Pendler*innen und Menschen auf Ausflügen gut abzuholen und schnell und sicher zum Ziel zu bringen.	ständige Aufgabe der Technologie der Cottbusverkehr GmbH, Umstiege liegen ebenso im Interesse des VU (Nutzung der Linien)	bei pünktlich verkehrenden Zügen bereits jetzt im Stadtnetz vollständig gewährleistet	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
115		5.2	Seiten 67/68	Anbindung der MUL-CT mit der Straßenbahn fehlt in den Darstellungen (vgl. S.68), diese ist essentiell für den Strukturwandel und eine gute Anbindung an eines der größten Strukturwandelprojekte.	nach den bisherigen Plänen wird das eigentliche MUL CT - Uni-Teil über die Haltestelle Hufelandstraße sehr gut erschlossen / die Zuwegung zum Haupteingang des Klinik Teils ist mit 330m von der entsprechenden Haltestelle Thiemstraße 200m weiter entfernt, die möglichen finanziellen Ressourcen der Stadt sind voraussichtlich nicht ausreichend um ein derartiges Projekt mit zu finanzieren	siehe Einwand laufende Nr. 71, mit dem weiteren Prüfauftrag wird dem Wunsch zumindest teilweise entsprochen	B	Kapitel 6.1: Prüfauftrag L-16 Erschließung des Cottbuser Ostsees eingefügt
116		Cloudio	diverse	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
117	Fachbereich 66 Grün- und Verkehrsflächen	5.7.1 6.2	Seite 74 ff. Seite 96	Es wird dringend empfohlen für perspektivische Bauvorhaben hinsichtlich ÖPNV eine stadteigene gestalterische Leitlinie zur Planung, Herstellung und Gestaltung von stadteigenen Anlagen für den ÖPNV zu erarbeiten.	Das Ansinnen wird verstanden, der NVP gibt lediglich Vorgaben für die operative Entwicklung des ÖPNV und Prioritäten für den barrierefreien Ausbau von Hast. . Der Wunsch wird verstanden, in die Formulierung von Aufgabenstellungen sollte somit mehr formuliert werden und in Zusammenarbeit mit dem FB66 eine gestalterische Richtlinie erstellt werden. Grundsätzlich gelten für die Barrierefreiheit die bestehenden Normen und der VBB-Leitfaden, welcher auf entsprechende DIN-Normen aufbaut.	Ergänzung im Punkt I-1: In Zusammenwirken mit dem FB66 wird eine städtische, gestalterische Leitlinie zur Planung, Herstellung und Gestaltung von stadteigenen ÖPNV Anlagen erarbeitet.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
118		6.2	Seite 96	Alle Maßnahmen aus der Maßnahmenliste im Zuständigkeitsbereich der Straßenbaubehörde (FB66) sind durch den FB Stadtentwicklung (FB61) frühzeitig anzumelden, damit die erforderlichen finanziellen Mittel rechtzeitig angemeldet werden können. Maßnahmen können nur mit einer gesicherten Finanzierung umgesetzt werden.	dieser Hinweis ist selbstverständlich, durch die Erarbeitung der Prioritätenliste ist eher die personelle, finanzielle Barriere die Grenze des Durchführbaren.	keine Ergänzung, da operativ selbstverständlich	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
119		2	Seite 14	Vorgaben aus [...], 2. Punkt: „Das ÖPNV-Angebot soll zur Wahrnehmung der..... sowie zur Erreichung der Ziele der Stadtentwicklung beitragen“. Grundsätzlich richtig. Die Stadtentwicklung muss sich aber auch wieder stärker an die bestehenden Stadt- und Verkehrsstrukturen ausrichten. Allein im Einzugsbereich der Straßenbahnlinie 4 sind in den letzten 30 Jahren mehrere tausend Wohnungen im Zuge des Stadtumbaus zurückgebaut worden. Gleichzeitig wurden bestehende Plattenbausiedlungen abseits der Straßenbahninfrastruktur saniert und neue Wohngebiete sind abseits des bestehenden Nahverkehrssystems entstanden. Hier besteht zukünftig großer Handlungsbedarf. Brachliegende Flächen entlang der Straßenbahntrassen in Neu Schmelwitz und Sachsendorf müssen wiederbebaut werden.	Dies wird beachtet und bereitet auch oft erhebliches Kopf zerbrechen, da gerade Nachfrage nach neuen Wohnraum nicht unbedingt mehr in genau solchen Gebieten entsteht. Gerade Neu-Schmelwitz stellt hier eine große Herausforderung dar und wird durch die Stadtentwicklung beachtet. Bisher blockierte die Fördermittelbindung der Abrissförderung eine Neu-/Nachentwicklung.	Erweiterung: "[...] Stadtentwicklung beitragen. Hierbei ist zu beachten, dass ein Straßenbahnsystem wenig variabel ist und sich die Stadtentwicklung in Teilen auch daran ausrichten sollte, wo bestehende, leistungsfähige Strecken bestehen und Wohnraum (damit Nachfragende) durch Rückbau verschwunden sind. "	A	Kapitel 2 Absatz eingefügt: 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.
120		2	Seite 15	Integriertes und einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem: Um den ÖPNV für Cottbus attraktiver zu machen, bedarf es Ausweitungen im Verkehrsangebot und eine angebotsorientierte Verkehrspolitik. Dieser Ansatz kommt im neuen Nahverkehrsplan zu kurz. Im Entwurf des Lärmaktionsplan 2025 der Stadt Cottbus wird deutlich, dass der Zielwert des Modal-Split Anteils des Umweltverbundes von 60 % bereits 1998 erreicht worden ist. Seitdem ist der MIV-Anteil allerdings kontinuierlich gewachsen (Steigerung um ca. 30%) und der ÖPNV Anteil gesunken. Die Zielstellung muss sein, den MIV Anteil auf unter 35% zu reduzieren.	Das ist der Stadtentwicklung bekannt. Im Rahmen der Erstellung des Nachverkehrsplanes änderten sich die finanziellen Rahmenbedingungen der Stadt rapide zum Schlechten. Dem muss der NVP Rechnung tragen. Er weist aber eben mit Taktausbau und Ausbau zum LSP/Stadtfeld den Weg für finanziell bessere Zeiten.	Im Rahmen der finanziellen Spielräume ist derzeit nicht viel mehr möglich, als derzeit verankert ist.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
121		2	Seite 16	Vorgaben zu Qualität und Mindestbedienung, 2. Punkt: „Der Aufgabenträger wirkt bildet dabei die Abstimmung von Angebot und Nachfrage...“ Grundsätzlich Zustimmung. Allerdings wurde im vorherigen Absatz 1 des integrierten und einheitliches ÖPNV-Gesamtsystems noch von einem angebotsorientierten, nachfragewerbenden Nahverkehr gesprochen. Die Nachfrage kann nur erhöht werden, wenn über die aktuelle Nachfrage hinaus ein verbessertes Angebot geschaffen wird. Hierbei ist die Wirtschaftlichkeit des Angebotes zwar wichtig, sollte allerdings nicht als alleiniges Kriterium für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in Cottbus dienen.	Die hergestellten Zusammenhänge sind korrekt, die Wirkungen sind bekannt. Jedoch besteht KEIN Spielraum hinsichtlich der finanziellen Mittel des Aufgabenträgers. Der ÖPNV ist eine FREIWILLIGE Selbstverwaltungsaufgabe. Dieser Tatsache muss sich der Aufgabenträger stellen. Seitens des VU sollten statt kritischer Worte Wege gefunden werden die Einnahmesituation zu verbessern, um mit höheren Einnahmen und damit weniger Betriebskostenzuschuss zu minimieren und damit Spielräume für den beidseitig gewünschten Angebotsausbau zu eröffnen.	Im Rahmen der finanziellen Spielräume ist derzeit nicht viel mehr möglich, als derzeit verankert ist.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
122		2	Seite 16	Bevorrechtigung des ÖPNV: Bei der Bevorrechtigung des ÖPNVs, darf es nicht nur um die Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen gehen, sondern sollte auch weitere Themen im Bereich der Stadt- und Infrastrukturplanung berücksichtigen. So sollte die Förderung von eigenen Fahrwegen für den Bus- und Straßenbahnverkehr intensiviert werden. Parallel dazu sind die Vorfahrtsregelungen für den Busverkehr in den immer mehr ausgewiesenen 30 km/h-Zonen anzupassen.	Hinweis ist für eine Detaillierung geeignet.	Erweiterung des Anstrichs, zu Erweiterung unter lfd.-Nr. 50: "[...] seiner Leistungsfähigkeit, mit dem Ziel Örtlichkeiten in der Stadt mit dem kÖPNV 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 den immer häufiger ausgewiesenen 30 km/h-Zonen mit gedacht werden. "	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
123		3.1.1	Seite 18	Grundsätzliche Zustimmung zu der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und den daraus folgenden Anpassungen. Hierbei muss noch genauer definiert werden, was mit „Linienbedarfsverkehren“ gemeint ist und welche Auswirkungen das ganze haben wird.	Eine Rechtserläuterung sprengt den Rahmen des NVP. Zumal Projekte in diesem Rahmen (Maas L.A.B.S.) seitens der CV nicht zu Stande kamen.	Da derzeit keine Bedeutung in Maßnahmen des NVP, keine Berücksichtigung.	B	Kapitel 3.1.1: Definition "Linienbedarfsverkehr" und "gebündelter Bedarfsverkehr" als Fußnote eingefügt
124		3.1.1.	Seite 19	2. Absatz: Das sogenannte 9 Euro Ticket wurde im Jahr 2022 und nicht im Jahr 2021 für einen Zeitraum von 3 Monaten (01.06. – 31.08.2022) angeboten.	korrekt	Änderung: Im Jahr 20212022 gab...	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
125		3.1.1	Seite 19	Abbildung 1 sollte auch die Werte aus dem Jahr 2024 (wie in allen anderen Vergleichen) enthalten An der Grafik ist gut zu erkennen, dass es seit dem vorherigen Nahverkehrsplan zu keiner Ausweitung von Fahrzeugkilometern gekommen ist. Es wird seit über 7 Jahren das gleiche Angebot im Leistungsumfang gefahren. Gleichzeitig ging im Oktober 2019 der neue Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof (KMVZ Klimagerechtes Mobilitäts- und Verkehrszentrum Cottbus) in Betrieb, ohne eine Ausweitung des Angebotes. Der Ausbau des Bahnhofsvorplatzes und die Bündelung der ÖPNV-Verkehrsträger auf den Hauptbahnhof hat zu einer große Stärkung des ÖPNV in Cottbus geführt. Dieser positive Trend sollte durch weitere Projekte fortgeschrieben werden.	Danke für den Hinweis, die von CV im April 2025 übermittelten Daten werden nachgetragen. Bzgl. des Angebotsausbaus verweis auf lfd.-Nr. 121	Ergänzung des Jahres 2024: Straßenbahn = 1.033.398.76km Stadtbus = 1.539.793.50km angebotener Bedarfsverkehr = 105.280,40km	A	Kapitel 3.1.1: Abbildung 1 aktualisiert
126		3.1.1	Seite 20, Tabelle 1	Bedarfsabhängige Bedienungsangebote -> Das am 12. April 2024 eingeführte On-Demand-System Claudio musste aus wirtschaftlichen Gründen per 30. Juni 2025 wieder eingestellt werden. Bitte hierzu in den folgenden Abschnitten diese Problematik an den heutigen Stand anpassen und umformulieren. Trassenfreihaltung Straßenbahn Stadtzentrum – Cottbuser Ostsee -> Im Umsetzungsstatus wird „umgesetzt“ angegeben. Allerdings gibt es aktuelle Pläne, die die vorgesehene Straßenbahntrasse in der Seevorstadt durch eine Seewasserwärmepumpenleitung zu überplanen. Wir haben als Cottbusverkehr in unserer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die Straßenbahnfahrrahlfäche keine Verfügungsmasse für andere Projekte sein darf, sondern ausschließlich für die Straßenbahn freigehalten werden muss. Fußnote 2 -> Die noch im Nahverkehrsplan 2019-2023 geforderte probeweise Erweiterung des Straßenbahn-betriebes auf der Linie 4 bis nach 22 Uhr wurde bisher nicht umgesetzt, ebenso die Beschleunigungsmaßnahmen. Fußnote 3: -> „Anstatt der Linie 9 verkehren alle (welche ?) Regionalbuslinien über das Südeck“ Linie 9 wird mit Einzelfahrten weiterhin betrieben	Cloudio -> siehe lfd.-Nr. 0 bzgl. Trassenfreihaltung liegt uns derartiges nicht vor Der Hinweis zu Fußnote 2 ist korrekt und steht auch so in der Fußnote.	Cloudio -> siehe lfd.-Nr. 0 Anpassung Fußnote 3: Außer der Linie 800 werden alle aus Richtung Spremberg fahrenden Regionalbuslinien über die Umsteigeanlage Madlow geführt. Anstatt der Linie 9 (nur Einzelfahrten) verkehren alle diese Regionalbuslinien über das Südeck.	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
127		3.1.2	Seite 22	1.Absatz -> wie in Tabelle 4 dargestellt, nicht Tabelle 3.		Änderung wird vorgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Kategorien für die Einordnung von eingegangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
128		3.1.2	Seite 23	Tabelle 4 Zuschussentwicklung 2018 bis 2024 .		Änderung wird vorgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
129		3.2.3	Seite 26	1. Absatz: „bewohnen“ doppelt im 3. Satz. 2. Absatz: Die genannten Stadtteile „Stadtfeld“ und „Seevorstadt“ sind in allen Kartenteilen nicht zu finden Wie in den Grafiken (Karte 3.2.3-1 Einwohnerverteilung) gut zu erkennen ist, erschließt die Straßenbahn Cottbus bereits heute fast alle relevanten Einwohnerschwerpunkte im Stadtgebiet von Cottbus. Gleichzeitig wird deutlich (Karte 3.2.3.-2 Prognose 2030), dass die Einwohnerzahlen im Stadtfeld und in der Seevorstadt deutlich steigen werden. Also an Stellen, an denen aktuell noch kein Straßenbahn- oder Busverkehr stattfindet. Es wird also notwendig, das Straßenbahn- und Busnetz entsprechend weiterzuentwickeln und an die neuen Verkehrsströme anzupassen.	die Karten basieren auf den statistischen Bezirken der Stadt und sind damit derzeit noch nicht in den Karten abbildbar die weitere Aussage spiegelt sich in Kapitel 5.2 wieder	Änderung: 1. Absatz: "[...] Hiernach bewohnen die meisten Personen bewohnen die Ortsteile[...]"	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
130		3.2.4	Seiten 26/27	Erwerbstätigkeit und Arbeitsplätze -> Grundsätzlich ist die positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt begrüßenswert, auch wenn die Daten aus dem Jahr 2019 stammen und sich durch jüngst aufgetretene bzw. aktuelle weltpolitische Ereignisse (Corona, Ukraine etc.) viele Prognosen nochmal deutlich geändert haben.	Daten entstammen dem Statistischer Bericht A VI 10 - j / 23 , Erwerbstätige am Arbeitsort in den kreisfreien Städten und Landkreisen des Landes Brandenburg 1991 bis 2023 , Potsdam, 2024.	Daten entstammen dem Jahr 2023!	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
131		3.2.4	Seite 30	In Aufzählung fehlt LSP (Lausitz Science Park); warum wird ein Callcenter explizit genannt?	Das Callcenter ist ein wesentlicher Arbeitgeber im Süden der Stadt. Der LSP wird sich vsl. in der Laufzeit des NVP noch nicht derartig entwickeln, wird jedoch aufgenommen.	Ergänzung Punkt: ° Zukunftsstandorte Lausitz Science Park (LSP) und Seevorstadt	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
132		3.2.5	Seite 30	Zentralcampus der BTU liegt nicht in Cottbus-Ströbitz 3. Absatz „...im Ortsteil Schmellwitz 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, 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.	Der Zentralcampus der BTU liegt geographisch im Stadtteil Ströbitz.	Ergänzungen zum 3. Absatz werden vorgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
133		3.2.5	Seite 31	Unter Tabelle 6: „Aufbau einer Gesamtschule Spree-Neiße...“ ist seit 2.9.2024 bereits in Betrieb	Text besagt: "vorgesehen bzw. bereits realisiert "	Ergänzung: "[...] Hänchen). seit 02.09.2024 in Betrieb "	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
134		3.2.7	Seite 32	„Einführung Bahnangebot RE20 Cottbus-Flughafen BER-Berlin Hbf. nach Fertigstellung der Dresdner Bahn bis Ende 2025“ RE20 verkehrt vorerst nur zwischen Lübben und Berlin Hbf.	bekannt, Präzisierung wird vorgenommen	Präzisierung: "[...] bis Ende 2025 erst bis Lübbenau, ab Fertigstellung des 2. Gleises ab Lübbenau bis Cottbus/Chóśebuz	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
135		3.2.7	Seite 33	Aufzählung der polnischen Orte (Breslau, Zielona Gora, Posen, Żary)– entweder alles mit polnischen Bezeichnungen (finden wir richtig) oder alles deutsch		Anpassung: Görlitz - (Wrocław) bis 2038 (mit Anbindung an Zielona Góra und Poznań) bis 2038 Forst (und weiter Żary und Wrocław) bis 2038	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
136		3.3	Seite 34	Eine digitale Version mitsamt hochauflösenden Grafiken muss auf Seite 34 bereitgestellt werden.		wird noch verändert	A	Kapitel 3.3: Liniennetzplan in Abbildung 6 aktualisiert
137		3.3.2	Seite 35	1. Absatz „auf den neun SPNV-Linien der DB AG verkehren....“ Widerspruch zu Tabelle 7 wo 10 Linien aufgeführt sind. Außerdem werden nicht alle Linien durch die DB AG, sondern auch durch die ODEG betrieben! „...In Tabelle 8 7 sind die Betriebszeiten...”		1. Absatz durch lfd.-Nr. 13 bereits korrigiert (ODEG) Anzahl der Linien wird auf 10 korrigiert Tabellenbezeichnung im Text wird angepasst	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
138		3.3.3	Seite 37	„Eine Ausnahme bildet die Linie 4, welche einen verlängerten Bedienzeitraum aufweist“. Für eine nicht einmal ganze zusätzliche Betriebsstunde, sollte man diesen Satz weglassen. „...Stadtbuslinien, welche Taktfolgen zwischen 20 und 60 Minuten oder auch nur Einzelfahrten bzw. Rufbusfahrten aufweisen.“ Grundsätzlich alles streichen, was an „Cloudio“ erinnert. Gibt es seit 01.07.2025 nicht mehr. Es sollte geprüft werden, inwieweit vielleicht das bestehende Anrufliniennetz (Buslinie 11 und 18) ausgebaut und angepasst werden könnte.	Es ist jedoch eine verlängerte Betriebszeit. Cloudio -> Befassung in lfd.-Nr. 0 Prüfung anderer Anruflinien -> gehört zur Evaluierung L-8	textliche Ergänzung wird vorgenommen Cloudio -> lfd.-Nr. 0	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
139		3.3.4	Seite 39	1. Absatz „Lediglich die Linie 43, die dem Berufspendelverkehr zum Tagebau Jänschwalde dient, endet in Cottbus-Möbeldorf.“ Aussage ist falsch – die Linie dient ausschließlich dem Schülerverkehr. 3. Absatz „... ist auf den Linien 47, 849 und 877 (877 ist keine PlusBus-Linie); Linie 800 fehlt.... Zudem verkehren die Linie 877 und 44 an Schul- und Ferientagen...”		Prüfung: Aussage Linie 43 Änderung: „[...] ist auf den Linien +47¹³, +800¹³, +849¹³ und 877 vorhanden . [...]“ Zudem verkehr en die Linie 877 und 44 an Schul- und Ferientagen [...]“	B	Aussage zu Linie 43 eingefügt: "Lediglich die Linie 43, die dem Schülerverkehr dient, fährt im Stadtgebiet lediglich Cottbus- Möbeldorf an.", weitere Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen,
140		3.3.4	Seite 40	Tabelle 10 -> Linie 43 Betriebszeiten 06:06 – 15:56 anstelle 13:16 – 15:56		Änderung wird vorgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
141		3.3.5	Seite 41	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0
142		3.4.1	Seite 41	Die im Text beschriebene Steigerung der Fahrgastzahlen von über 26 % (9,3 Mio. 2018 / 11,7 Mio. 2024) bei gleichbleibender Betriebsleistung macht deutlich, dass der ÖPNV in Cottbus Potenzial hat und auf den stark nachgefragten Achsen verstärkt werden muss. Gerade die hohe Nachfrage in Sachsendorf lässt sich auf ein gutes ÖPNV-Angebot in Kombination mit hohen Einwohnerzahlen begründen. Auch andere Stadtteile wie Sandow oder Ströbitz könnten durch eine Taktverdichtung profitieren. Durch die geografisch nahe Zentrumslage dieser beiden Stadtteile ist ein dichter Takt besonders wichtig, um mit dem Rad- und Fußverkehr mithalten zu können. Auch der Streckenast nach Madlow hat durchaus Potenzial. Der Streckenast erschließt nicht nur die rund 1.700 Einwohner und 3.000 Arbeitsplätze im Bereich Südeck, sondern auch indirekt die Ortsteile Kahren, Kiekebusch und Gallinchen (zusammen ca. 5.000 Einwohner). Durch eine Stärkung der Straßenbahnzubringerbuslinien kann die Nutzung der Straßenbahn verbessert werden. Die in der Analyse festgestellten hohen Fahrgastzahlen im Umfeld der BTU, verstärken die Notwendigkeit einer Straßenbahnstrecke in Richtung BTU/Lausitz-Science-Park.	Takterhöhung ist Auflage aus Förderung 15 neuer Bahnen, Takterhöhung im Busbereich ist zwingend gewünscht, nur unter den gegebenen Umständen nicht finanzierbar. Ursachen sind teilweise auch im Unternehmen selbst begründet (u.A. vsl. in Betriebskosten teurere Antriebstechnologie), Stadt kann sich keinen Mittelaufwuchs mehr leisten Ausbau Richtung BTU/LSP wurde von CV beantragt und ist durch die IMAG genehmigt, Planung usw. erfolgt durch die CV, Hinweis ist daher gegen CV selbst gerichtet und sollte von CV beachtet werden.	Hinweise sind zwar korrekt, die Absicht ist im NVP verankert. Durch die infolge unterschiedlicher Gründe explodierenden Betriebskostenzuschüsse nicht finanzierbar. Streckenausbau ist durch CV zu beantragen und auch voran zu treiben, Herausforderungen müssen beim Gesellschafter platziert werden und sind diesem nicht bekannt.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
143		3.4.1	Seite 42	2. Absatz: „...Stadtbusachsen- verkehren fahren im Umfeld der BTU...”		Veränderung wird vorgenommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
144		Karte 3.4.1-1		ÖPNV-Nachfrage (Werktag, Analysestand 2019) -> Die Karte ist absolut ungeeignet und schlecht lesbar. Die Verwendung gleichstarker Strichlinien und ähnlicher Farben für unterschiedlich starke Streckenbelastung (weniger als 50 Fahrgäste ähnlicher Farbton wie mehr als 4000 Fahrgäste). Die Darstellung aus dem vorherigen Nahverkehrsplan sollte übernommen werden. Siehe dazu die Grafik darunter als positives Beispiel. Das ÖPNV-Angebot auf Grundlage von über 6 Jahre alten Zahlen aufzubauen halten wir nicht für sinnvoll. Gerade durch das Deutschlandticket konnten die Fahrgastzahlen gesteigert werden, sodass die eine oder andere Strecke vielleicht doch in Kategorie „A“ oder „B“ reinkommen könnte. Beispiels-weise im Bereich BTU oder auf dem Abschnitt Stadthalle <> Cottbus Center.	Insofern die CV aktuellere Daten zur Verfügung hat, dann wären diese bitte mitzuteilen, im Erarbeitungsprozess wurden mehrfach Daten abgefragt. Sollte die CV aktuellere Zahlen haben, wäre im Interesse der CV gewesen diese zur Verfügung zu stellen. Dies erfolgte nicht.	Bzgl. der Karte und der Darstellung erfolgt eine Prüfung von VCDB	C	keine Änderung, aktuellere Daten standen VCDB nicht zur Verfügung
145		3.4.2	Seite 43	6. Absatz „...Leistungsreduktionen können werden hingegen den Umstieg...”		Änderung wird übernommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
146		4.1	Seite 46	1. Absatz: „...eine Alternative zum Auto MIV bietet...”		Änderung wird übernommen	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
163		5.2	Seiten 67/68	2. Absatz: „...Fehrower Weg und Querweg Querstraße hin zum Betriebshof...“ In Abbildung 14 ist der Anschluss Betriebshof allerdings nicht dargestellt Cottbusverkehr begrüßt die mittel- bis langfristig geplanten Streckenerweiterungen. Unabhängig davon, dass die Bauarbeiten und Eröffnungen von Neubautrecken in diesem Nahverkehrsplan noch nicht erfolgen werden, ist ein politischer Beschluss und die Aufnahme eines Planfeststellungsverfahrens absolut notwendig. Da die neue Strecke zum Lausitz-Science-Park mehr als 5.000 Studenten, die Lagune, zwei Schulstandorte und ein neues Wohngebiet direkt an die Straßenbahn anschließt, ist diese Strecke aktuell mit höchster Priorität zu verfolgen.	keine Varianten graphisch dargestellt, da Führung nicht klar ist Der Beschluss hätte vor einer Antragstellung bei der IMAG erfolgen müssen und wurde vom Antragsteller CV nicht verfolgt. Geschäftsführung der CV hat Gespräche mit dem Gesellschafter und gleichzeitig Aufgabenträger zu führen. Die Priorität wird geteilt.	2. Absatz wird entsprechend korrigiert	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
164		5.4.1	Seite 71	Im Hintergrund der beschriebenen angespannten Haushaltslage sind die Verkehrs- und Bedienungszeiträume nachvollziehbar. Allerdings ist das Verkehrsaufkommen an einem Wochentag (Montag bis Freitag zwischen 8:00 und 13:00 Uhr) nicht mit einem Sonntag (10-18 Uhr) vergleichbar und dennoch werden beide Zeiten in die gleiche Kategorie „NVZ“ eingruppiert mit mindestens 3 Abfahrten pro Stunde. Hier sollte zugunsten des Wochentages vom Zielwert abgewichen werden. Beispiel Linie 2 - die höchste Fahrgastauslastung wird gegen 9 Uhr erreicht	Wort "mindestens" beachten	keine Änderung	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
165		5.7.2	Seite 78	1. Absatz 1. Anstrich: Der „zweisprachige Haltestellenname“ sollte grundsätzlich noch einmal diskutiert werden. Mit den bisher eingesetzten Schildern ist das nicht realisierbar, d. h. alle Haltestellen müssten mit erheblichem Aufwand neu beschildert werden. Hinzukommt, dass die Netzpläne, die Fahrtzielanzeigen, die Innenanzeigen der Fahrzeuge, die dynamischen Fahrgastinformationsanlagen usw., alle nur einsprachig ausgeführt sind.	Auszug aus Sorben Wenden Gesetz. §11: -Öffentliche Gebäude und Einrichtungen, Straßen, Wege, Plätze, Brücken und Ortstafeln im angestammten Siedlungsgebiet sowie Hinweisschilder hierauf sind in deutscher und niedersorbischer Sprache zu kennzeichnen. „Sind“ ist kein Wahlrecht.	Es ist in dem Zusammenhang klar, dass bestehende Schilder nur sehr aufwändig geändert werden können. Im Zusammenhang mit der Anschaffung von DFIs im Rahmen des Projektes "Smart City" wurden jedoch 2024! Viele neue Haltestellenschilder beschafft. Nicht zweisprachig!	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
166		5.7.2	Seite 79	4. Absatz „... der Stadt Cottbus, der Cottbusverkehr GmbH sowie der Baulastträger abzustimmen.“	Der Bau erfolgt durch die Stadt, bzw. bei StraBa/Kombihaltestellen nach Vorgabe der Priorität. Baulastträger ist in der Regel die Stadt.	Ergänzung: [...] Baulastträger abzustimmen. Die Cottbusverkehr GmbH ist hier zu beteiligen und anzuhören.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
167		5.7.3	Seite 80	4. Anstrich Fahrausweisautomaten (ausgenommen Fahrzeuge des Regionalverkehrs) in den Straßenbahnen zum Erwerb des VBB-Fahrausweissortiments (außer Jahreskarten). Sowohl im Regional- als auch im Stadtbusverkehr erfolgt der Fahrausweisverkauf durch das Fahrpersonal. Zusätzlichen Anstrich nachtragen: Ausrüstung der Fahrzeuge mit Klimaanlage 2. Absatz Wieso ist nur bei Leistungsneuvergabe die CVD einzuhalten? Diese gilt doch immer.	Gemäß unserer Information verfügen nicht alle NAN über entsprechende Verkaufsgeräte, daher erfolgte die Einschränkung. Nicht alle Fahrzeuge verfügen über Klimaanlage. Sektorenauftragnehmer, wie CV ja, bitte CVD korrekt lesen.	Ergänzung: 4. Anstrich: [...] VBB-Fahrausweissortimentes (außer Abonnements) neuer 6. Anstrich: Neufahrzeuge sollten über Fahrzeugklimatisierung verfügen.	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
168		5.7.4	Seite 81	1. Anstrich „... an ausgewählten allen signalgeregelten Knoten“ Kleine Historie: Die ÖPNV-Beeinflussung an den LSA war bereits in der Vergangenheit an allen LSA installiert – mit mehr oder weniger Beschleunigung.		Änderung: "[...] an ausgewählten allen für den KÖPNV notwendigen signalgeregelten [...]"	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
169		5.7.5	Seite 81	„Zweisprachigkeit“ siehe Pkt. 7.5.2 (Seite 78)	Siehe lfd.-Nr. 165	Siehe lfd.-Nr. 165	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
170		5.7.8	Seite 85	3. Absatz 3. Anstrich: Widerspruch zu Pkt. 5.7.3 – warum hier nur Tarifbereich Cottbus ABC?	"mindestens" und hier gemäß Vorgabe LNVP		C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
171		5.7.10	Seite 86	„Alle im regulären Spätverkehr Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind mit Videokameras Videoüberwachungsanlagen auszustatten-ausgerüstet“ (siehe auch Pkt. 4.2.3)	es geht um die Beschreibung des Soll-, nicht Ist-Zustandes, somit soll sichergestellt werden, dass zukünftig auch nicht abgewichen wird.	nur rote Markierungen werden verändert	B	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
172		5.8	Seite 88	Die Absätze 3 und 4 sind reine Polemik gegenüber der Wasserstofftechnologie. Der Einsatz von Wasserstoffbussen als Alternative zu herkömmlichen Dieselbussen wurde zwischen der Stadt Cottbus und ihrem Verkehrsunternehmen Cottbusverkehr vor Projektbeginn abgestimmt. In Deutschland wurden im Jahr 2024 668 Batteriebusse (BEV) und 238 Brennstoffzellenbusse (FCB) neu zugelassen, d. h. ca. 26 % der emissionsfreien Busse sind Brennstoffzellenbusse. Eine Trennung der Busleistungen für den Stadt- bzw. Regionalverkehr führt lediglich zu einer Erhöhung der notwendigen Fahrzeug- und Personalkapazitäten und zur Verringerung der Wirtschaftlichkeit im Busbetrieb.	Für eine objektive, sachliche Bewertung kann CV die Wirtschaft-lichkeitrechnungen (gem. §15 Abs. 1 KomHKV) vorlegen. Gleiches gilt für die Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit der Trennung zwischen Stadt- und Regionalverkehr. Anders als bei Dieselbetrieb kommt es durch die Nutzung einer auf Reichweite ausgelegten CO2-neutralen Antriebstechnologie zu vsl. erheblich höheren Kosten je Kilometer. Damit wird ein Aufgabenträger, welcher kürzere Tagesumläufe hat, über die Betriebskosten womöglich überteuert. Was für das VU unter Umständen wirtschaftlich ist führt beim Aufgabenträger zu erheblichen Mehrkosten gegenüber einer anderen Technologie.	Ausführungen entsprechen den wissenschaftlichen Tatsachen und den durch Wirtschaftlichkeitsrechnungen nachgewiesenen Unwirtschaftlichkeiten. Gegenteilige Rechnungen werden nicht vorgelegt. Daher ist dies zum aktuellen technologischen Stand zu evaluieren. Bei jährlichen Mehrkosten, im Betrieb, von 50T€ zu einem Dieselbus ist dies bei 58 Fahrzeugen und damit im Raum stehenden jährlichen Mehrkosten im Höhe von 2,9 Mio.€ eine rechtliche Pflicht. Eine Rechnung kann auch bestätigen, dass es in der hier vorzufindenden Variante wirtschaftlich sein könnte.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
173		6.1	Seite 90, L-3	2. Anstrich Linie 12 problematisch, damit weiterer Ausbau Parallelverkehr zur Straßenbahnlinie 2 (Schwächung Straßenbahn) 3. Anstrich Linie 15 gehört in den Pkt. L-2 (Absatz darüberliegend) Hier muss geprüft werden auf welchen Teilabschnitten eine grundlegende Verdichtung sinnvoll ist. Eine pauschale Verdichtung nur im Kernbereich sollte nochmal überdacht werden. Aufgrund der knappen finanziellen Ressourcen sollten sich mögliche Taktverdichtungen hauptsächlich auf den Straßenbahnverkehr konzentrieren. Verdichtungen im Busnetz sollten punktuell erfolgen.	Es gibt neben dem Straßenbahnnetz auch stark nachgefragte Busachsen. Mit der reinen Fokussierung auf die StraBa vernachlässigt CV evtl. die Kundenbedürfnisse und es kommt zu Abwanderungen auf E-Scooter, Fahrräder u.ä. . In L-2 geht es um den 20-Minuten Takt, hier um den reinen durchgängigen 30-Minuten Takt. Die Formulierungen sind mit Rücksicht auf den Haushalt und die vorgeschriebene Angebotsorientierung so gewählt. CV hatte während des gesamten Zeitraums im Rahmen der interfraktionellen AG die Möglichkeit Argumente vorzubringen. Dies tat CV nicht.	keine	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
174		6.1	Seite 92, L-4	Es ist sinnvoll die zwei wichtigsten Knotenpunkte (Stadthalle und Hauptbahnhof) durch alle vier Straßenbahnlinien bedienen zu lassen. Der Hauptbahnhof ist mit mehr als 12.000 Fahrgästen der wichtigste Verkehrsknoten in Südbrandenburg. Eine entsprechend gute Anbindung an das Straßenbahn- und Busnetz ist daher notwendig. Die Aufgabe der Linie 9 kann durch die direkte Linienführung der Linie 2 zum Hauptbahnhof umgesetzt werden. 1. Absatz: „... umsteigefreien Anbindung von Madlow und Ströbitz an den Cottbuser Hauptbahnhofsodass Linie 2 von Sandow Jessener Straße nach Madlow Ströbitz und die Linie 3 von Ströbitz Madlow nach Sandow zur Jessener Straße geführt wird...“ Abbildung 18 bitte entsprechend ändern. Hintergrund: Neben den Liniennummern werden bei den Straßenbahnen auch „farbige Liniennummern“ verwendet: Linie 1 = gelb, Linie 2 = rot, Linie 3 = blau und Linie 4 = grün. Diese Farben resultieren aus der historischen Entwicklung des Straßenbahnnetzes seit dem Jahr 1903.	Die Liniennummern sind korrekt gewählt worden. 3 = Madlow <-> Sandow 2 = Jessener Straße <-> Ströbitz CV wünscht andere Liniennummern aber teilte dies im gesamten Erarbeitungsprozess nicht mit.	farbliche Änderung wird geprüft	B	Kapitel 6.1, Abbildung 19: Legende eingefügt

Kategorien für die Einordnung von eingetragenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
175		6.1	Seite 92, L-5	Allerdings sollte hier stärker Bezug auf den Lausitz Science Park genommen werden. Eine direkte Linienführung der Linie 47 über die Burger Chaussee und den Ernst-Heilmann-Weg ist grundsätzlich sinnvoll. Die Herausnahme der Linie 19 (umständliche Schleifenfahrten) aus der Vogelsiedlung sorgt für eine Fahrzeitverkürzung, was den ÖPNV durch kürzere Fahrzeiten ins Stadtzentrum attraktiver macht.	Das ob und wie ist abhängig vom Willen des Landkreises, dem eigentlichen Aufgabenträger der Linie 47 und abzuwarten.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
176		6.1	Seite 93, L-6	Die Anzahl an zusätzlich erschlossenen Einwohnern steht nicht im Verhältnis zum Kilometer-Mehraufwand und dem Bau von zwei barrierefreien Haltestellen. Zudem würde die Haltestelle Kleine Straße nicht mehr bedient werden.	lfd.-Nr. 97 enthält ebenso Hinweise	Punkt wird in einen Prüfauftrag gewandelt	B	Maßnahme L-6 in einen Prüfauftrag umgewandelt
177		6.1	Seite 94, L-7	Durch das fehlende Teilstück der Werner-von-Siemens-Straße lässt sich das Gewerbegebiet aktuell noch nicht sinnvoll in das bestehende Nahverkehrsangebot einbinden. Bei Realisierung des notwendigen Straßen- und Haltestellenausbaus kann die Erschließung durch die Regionalbuslinie 849 aufwandsneutral erfolgen.	Dies ist bekannt und auch so im Absatz enthalten: "Hierfür ist die Fertigstellung der Verlängerung [...]".		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
178		6.1	L-8	Cloudio wurde zum 30.06.2025 eingestellt.	siehe lfd.-Nr. 0	siehe lfd.-Nr. 0	E	Abwägung siehe siehe lfd. Nr. 0
179		6.1	L-9	Die Linien 2N und 3N bedienen schon immer den Hauptbahnhof und stellen dort die Anschlüsse zu den anderen Linien und zum SPNV sicher. Im Rahmen von L-4 sind die Linienführungen der Linien 2N und 3N anzupassen.	Anschlüsse am Hauptbahnhof zu Schichtwechselzeiten CTK waren nicht ganz zu erreichen.		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
180		6.1	L-10	1. Absatz muss weicher formuliert werden, da es aktuell neue Varianten zum zukünftigen Südnetz gibt. Dabei gilt es Parallelverkehre zu vermeiden und die Straßenbahn durch Zubringerbusse zu stärken. 2. Absatz: Damit die Gallinchener Straße in beide Richtungen wieder befahren werden kann, ist ein Ausbau der Straße notwendig und die Schaffung eines straßenbegleitenden Fußweges.	Die Formulierung sagt "Eine Möglichkeit..." und ist damit u.E. weich genug. Bisher gab es keine Informationen der CV, welche auch im Prozess der Erstellung hätten genutzt werden können. Maximalforderungen zu Ausbauten sind nicht zielführend für eine zeitnahe, spürbare Verbesserung des ÖPNV.	Formulierungen enthalten und Voraussetzungen sind im Rahmen des Prüfauftrages ohnehin zu beachten.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
181		6.1	L-11	Aktuell aufgrund der finanziellen Möglichkeiten unrealistisch, da insbesondere reine Tangentialverbindungen für eine Stadtgröße wie Cottbus eher nicht erforderlich sind. Sollte in den kommenden Nahverkehrsplänen allerdings weiterhin eingebracht werden.	Vor einer Ablehnung steht die Prüfung, es sind berechnete Forderungen des Ortsteils und Lösungen müssen erst einmal erarbeitet werden um sie dann hinsichtlich der finanziellen Möglichkeiten zu werten.	es ist ein Prüfauftrag	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
182		6.1	L-12	Bereits 1995/1996 gab es auf der Bautzner Straße eine Buslinie 19 Sportzentrum <> Schmellwitz. Allerdings waren die Fahrgastzahlen damals nicht tragfähig. Seitdem wurde in den letzten 30 Jahren neuer Wohnraum geschaffen, sodass noch einmal überprüft werden sollte, ob es nicht doch sinnvoller wäre die rund 1.700 Einwohner wieder direkt an den ÖPNV anzubinden. Dabei muss von einer Schwächung der Straßenbahnlinie 3 ausgegangen werden und auch ein zusätzlicher Parallelverkehr zu den Straßenbahn- und Buslinien bis zum Stadtzentrum wird damit aufgebaut.	Die Aufgabe der Stadt ist nicht die Straßenbahn zu füllen (wünschenswert, weil Leistungsstark) sondern die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV. Der Bürger der Stadt steht im Mittelpunkt, nicht die Straßenbahn.	Im Rahmen der Prüfung wird CV intensiv eingebunden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
183		6.1	L-13	Eine Ausdünnung der Linie 19 würde den Einkaufsverkehr zwischen Neu Schmellwitz und dem Cottbus-Center schwächen. Die aktuellen Fahrgastzahlen rechtfertigen einen 30-Minuten-Takt.	Es liegen uns keine Fahrgastzahlen vor, ebenso wenig Tageslastgänge. Insofern diese ausgehandelt werden, können sie in der Prüfung berücksichtigt werden.	Bei entsprechend vertraglich vorgeschriebener Zuarbeit der Zahlen können diese auch bei der Prüfung Einfluss finden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
184		6.1	L-14	Mit einem kontinuierlichen Ausbau der Seevorstadt sollte die Nachfrage nach einem leistungsfähigen ÖPNV-Netz steigen. Wichtig ist vor allem, dass die Trassenfreihaltung für eine mögliche Straßenbahnanbindung durchgesetzt wird. Bis dahin ist eine entsprechende Buserschließung vorzubereiten.		Trassenfreihaltung erfolgt, gemäß der vorliegenden Informationen.	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
185		6.1		Ergänzung L-16 Verlängerung Bedienungszeitraum BUS 16 am Sonntag (Prüfauftrag von CV) Die Buslinie 16 ist die fahrgaststärkste Stadtbuslinie und verbindet mehrere Hochschulstandorte und große Wohngebiete (Brunschwig, WK V, WK VI, Sachsendorf) mit dem Stadtzentrum. Die aktuelle Betriebsaufnahme am Sonntag erfolgt zwischen 12 und 13 Uhr. Hier sollte geprüft werden, ob eine Betriebsaufnahme bereits um 10 Uhr umsetzbar wäre.	siehe 4.1.3	bereits im NVP enthalten	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
186		6.1		Ergänzung L-17 Straßenbahnlinie 1 Verlängerung (Prüfauftrag von CV) Zur Stärkung der Straßenbahnlinie 1 sollte eine Verlängerung bis zur Wendeschleife Thiemstraße als „Vorlaufbetrieb“ zur geplanten Linie Lausitz Science Park – Thiemstraße geprüft werden. Dadurch wäre das MUL-CT deutlich besser an den ÖPNV Angebunden und die Linie 4 wird in der Hauptverkehrszeit zwischen Stadthalle und MUL-CT entlastet.	Gemäß Antragsunterlagen für 15 neue StraBa der Cottbusverkehr werden die Bahnen für den 10-Minuten Takt und den Ast bis zum LSP benötigt. Daher wäre die Einführung jetzt mit einer Einstellung später abzuwägen. Die Nachfrage auf dem Ast Stadthalle <-> Schmellwitz, der zwischenzeitlich wieder mit einer StraBa bedient wurde, rechtfertigt keinen StraBa Einsatz mehr.	Formulierung neuer Prüfauftrag: L-17 Vorlaufbetrieb zur Linie LSP <-> Thiemstraße (Prüfauftrag). Als „Vorlaufbetrieb“ zur geplanten Linie Lausitz Science Park – Thiemstraße soll geprüft werden, ob die später auf der Strecke LSP <-> Thiemstraße einzusetzenden Fahrzeuge der Linie 1 vorerst als bisherige aber bis zur Schleife Thiemstraße verlängerte Linie 1 sinnstiftend wäre. Gemäß Antrag der CV, im Rahmen der "Kohlemittel", werden die Fahrzeuge dann auf dem neuen Streckenast gebraucht und die bisherige Linie durch einen Busbetrieb ersetzt. Dadurch wäre das MUL-CT zwischenzeitlich deutlich besser an den ÖPNV angebunden und die Linie 4 wird in der Hauptverkehrszeit zwischen Stadthalle und MUL-CT entlastet. Hierbei sind der Fahrzeugeinsatz, die Lastgänge an Werktagen und die Kosten - Nutzen Effekte zu werten, da die Haushaltsmittel begrenzt sind.	A	Kapitel 6.1: Maßnahme "L-17 Erschließung des Lausitz Science Parks (Prüfauftrag)" eingefügt
187		6.2	Seite 96, I-1	2. Absatz Bussteige Willmersdorf Nord gibt es gegenwärtig nicht - siehe Pkt. 3.3.2 (Übergang SPNV/ÖPNV)	Korrekt	Anpassung: Dafür sind die Bussteige an den Haltepunkten Cottbus Sandow und Cottbus Merzdorf und Cottbus Willmersdorf-Nord zu er-tüchtigen. Darüber hinaus sind die Zuwegungen, hier auch in Cottbus Willmersdorf-Nord , zu prüfen und ggf. der barrierefreie Aus-bau zu konzipieren.	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
188		6.2	Seite 97, I-4	Neue Haltestelle „Philipp-Reis-Straße“ wurde im Juni 2025 provisorisch eingerichtet und ist noch baulich barrierefrei zu gestalten.	ist bekannt und wurde aufgrund der zeitlichen Verzögerung bei der Erarbeitung des NVP nun vorgezogen	Da "nur" vorzeitige Umsetzung ist der Punkt bereits erfüllt.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
189		6.2	Seite 98, I-7	4. Absatz: „...Fahrradparksanlagen hinaus (siehe Maßnahmen I-4 und I-5 und I-6) wird für...“		wird angepasst	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen
190		6.2	Seite 98, I-8	Am Haltepunkt Sandow besteht ein aufnahmefähiger P+R-Parkplatz am Sandower Dreieck und wird schon heute genutzt (siehe auch Pkt. 4.1.7).	bedingt korrekt, jedoch durch lange Wege nicht äußerst praktikabel, in der internen Erfassung besteht Ausbaubedarf	keine Änderung, da Haltepunkt Sandow nicht als ausbaufähig aufgeführt ist	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
191		6.2		I-11 und I-12 Warum sind das zwei Punkte ?	I-11 = "Die Qualitätsanforderungen..." I-12 = " Im Rahmen ..."	wird angepasst	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernehmen

Kategorien für die Einordnung von eingesangenen Anmerkungen	
A	Hinweis wird berücksichtigt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (-); Abwägung sh. dort

Anhang 5 - Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung	Einordnung/ Anmerkungen	Ergebnis
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
192		6.2		Ergänzung I-14 – Trassenfreihaltung für potenzielle Netzerweiterungen (Prüfauftrag von CV) Die rund 2,5 km lange Neubaustrecke von der Innenstadt bis zur Schleife am Lausitz-Science-Park ist die aktuell wahrscheinlichste Neubaustrecke in Cottbus. Dieses Projekt wird auch im neuen Nahverkehrsplan auf Seite 68 ausführlich beschrieben. Ergänzt und erwähnt werden sollten aber auch alle weiteren Streckenerweiterungspläne der Straßenbahn. Auch wenn diese erst langfristig realistisch erscheinen, sollten für diese dennoch Trassenfreihaltungen durchgesetzt werden. Hier muss eine langfristige Strategie geführt und ein ständiger Austausch mit der Politik gesucht werden. Langfristige Trassenfreihaltung für besondere bzw. unabhängige Bahnkörper möglicher Straßenbahnstrecken: •Karl-Marx-Straße zwischen Virchowstraße und Lagune westlich der Straße •Sielower Landstraße zwischen Goyatzer Straße und Cottbus Center östlich der Straße •Nordring zwischen Sielower Landstraße und Lausitz-Science-Park nördlich der Straße •Seeachse zwischen Bauhaus / Bahnunterführung / Seeachse / Seevorstadt / Hafenquartier •Hermann-Löns-Straße zwischen WS Thiemstraße und LEAG nördlich der Straße •Leipziger Straße / Grünstreifen zwischen Vetschauer Straße und Herzzentrum •Lausitz-Science-Park Trassenfreihaltung im B-Plan notwendig	Inhalte gehören eher in ein strategisches Verkehrsentwicklungskonzept. Der Nahverkehrsplan ist hier der nicht der korrekte Adressat.	Trassenfreihaltungen müssen mit der Stadtentwicklung abgesprochen bzw. falls noch nicht geschehen, in den Flächennutzungsplan aufgenommen werden.	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
193		6.2		Ergänzung I-15 Sanierung und Ausbau der Streckeninfrastruktur / Haltestellen (Prüfauftrag von CV) Generell fehlen Aussagen zu den umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen für die Straßenbahn im Rahmen des GVFG-Förderprogramms einschl. der Abstimmung mit den Straßenbauvorhaben der Stadt Cottbus sowie die Möglichkeit zur Schaffung weiterer besonderer Gleiskörper (siehe Thiemstraße). Auch der Ausbau von neuen Bushaltestellen im Stadtfeld Nord und in der Seevorstadt müssen berücksichtigt werden.	Sind Maßnahmen des lfd. Betriebs der CV und damit in deren Obliegenheit. Ist ständige Aufgabe zwischen Verwaltung und CV und hat nichts mit der operativen Ausgestaltung des KÖPNV zu tun.	Festlegungen gehören nicht in einen NVP.	A	Kapitel 6.1: Maßnahme "I-14 - Abstimmung zu Sanierung und Ausbau von Streckeninfrastruktur/Haltestellen" eingefügt
194		6.3	Seite 100	Siehe hierzu die Anmerkungen Pkt. 4.5.2 (Seite 78)	siehe lfd.-Nr. 165	siehe lfd.-Nr. 165	C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
195		8.1	Seite 103	2. Absatz „...Die Entlohnung der Mitarbeiter hat grundsätzlich nach dem Tarifvertrag...“		Ergänzung	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
196		8.2	Seite 104	6. Absatz: Durch das Land Brandenburg wurde entschieden, dass es keine neuen PlusBus-Förderung geben wird (ist auch irrelevant für die Stadt Cottbus)	Falsch, die Rili wird fortgeschrieben, keine Relevanz bzgl. Aufgabenträgerschaft, im Rahmen Territorialprinzips muss CB für durch SPN gefahrenen km die Förderung Beantragen/Nachweisen.		C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung siehe Spalte (7)
197			Seite 105, 2. Absatz	„... bis zum Jahr 2026 2025 elf Wasserstoffbusse...“		Änderung	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
198			Seite 106	Tabelle 21: Planung betrieblicher Aufwendungen Zwischenüberschrift: Bereits im Wirtschaftsplanentwurf der Cottbusverkehr GmbH für das Jahr 2024 für die Jahre 2026-2030 enthalten	es geht darum, dass es enthalten ist, der Zeitraum ist für die Aussage nicht erheblich	Umformulierung: Bereits im in den Wirtschaftsplänen 2024 und 2025 der Cottbusverkehr GmbH für das Jahr 2024 enthalten	A	Änderung gemäß Spalte (7) übernommen
199	Bürgerverein Neu Schmellwitz			Für den Stadtteil Spremberger Vorstadt sind folgende Maßnahmen von besonderer Bedeutung und sollten unterstützt werden: L-4 Führung der TRAM-Linie 3 über den Hauptbahnhof und durch Bahnhofstr. nach Sandow (Vorteilhaft auch für die südlichen Stadtteile) L-12 Einrichtung einer Buslinie durch die Bautzener Str. (z.Z. unerschlossener Bereich, Altersheim) I-5 Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof (Südseite) Weitere Fahrpreiserhöhungen werden aber nicht empfohlen. Die Erwähnung des Rufbus (Coupido) ist nicht mehr nötig (da eingestellt). Grundsätzlich stimmen wir dem Entwurf zu.	Auf Fahrpreiserhöhungen haben wir im Rahmen des VBB nur bedingt Einfluss, hierfür gibt es ein festgeschriebenes Tarifentwicklungsverfahren. Cloudio wurde beachtet und entsprechende Änderungen vorgenommen. Vielen Dank für die grundsätzliche Zustimmung		D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
200	Ortsbeirat Branitz	6.1	Seite 90, L-3 Seite 95, L-11	Der OBR unterstützt ausdrücklich den Prüfauftrag zur ÖPNV-Anbindung von Branitz an den Cottbuser Süden – mindestens bis Kiekebusch morgens für Schüler des Pückler-Gymnasiums, idealerweise bis zur Straßenbahn-Endhaltestelle Madlow. Weiterhin hält der OBR seine Forderung aufrecht, die Buslinie 10 mit einer ganztägigen 30 Minuten-Taktung einzurichten, d. h. Mo-Fr, 05:30-19:00 Uhr.	Hinweise werden dankend zur Kenntnis genommen und Unterstützen die Intention des Nahverkehrsplanes.	Prüfauftrag Südnetz ist Bestandteil NVP, daher keine Änderung. 30-Minuten-Takt ist, unter Beachtung der Haushaltsmittel, angestrebt, daher keine Änderung	D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen