

Nahverkehrsplan der Stadt Cottbus

**Fortschreibung für den Zeitraum
von 2012 bis 2016**



Abschlussbericht

August 2012

Auftraggeber:
Stadt Cottbus

Neumarkt 5
03046 Cottbus

<http://www.cottbus.de>

Auftragnehmer:
VCDB
VerkehrsConsult Dresden-
Berlin GmbH

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: 0351 / 4 82 31 00
Fax: 0351 / 4 82 31 09

E-Mail: dresden@vcdb.de
Web: <http://www.vcdb.de>

Ansprechpartner:
Stefan Schwarzbach
E-Mail:
s.schwarzbach@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Ziele	1
1.1	Ausgangssituation	1
1.2	Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans	2
1.3	Gesetzliche Rahmenvorgaben.....	3
1.4	Weitere Planungsgrundlagen.....	3
1.5	Grundsätze der Zusammenarbeit im VBB	4
1.6	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Cottbus.....	5
1.6.1	Räumliche Einordnung	5
1.6.2	Gliederung der Stadt.....	9
1.6.3	Bevölkerung	10
1.6.4	Erwerbstätige und Arbeitsplätze	10
1.6.5	Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen	12
1.7	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen im Umland.....	13
1.8	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze der Stadt Cottbus	14
2	Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV	17
2.1	Angebotsstandards im ÖPNV.....	18
2.1.1	Gebietskategorien.....	18
2.1.2	Verkehrszeiten, Bedienungshäufigkeit und –zeitraum	20
2.1.3	Erschließungsqualität im Stadtverkehr Cottbus.....	21
2.1.4	Verbindungsqualität im Stadtverkehr Cottbus	21
2.2	Qualitätsstandards im ÖPNV der Stadt Cottbus.....	24
2.2.1	Kompetenz und Kundenorientierung des Fahr- und Servicepersonals.....	24

Inhaltsverzeichnis

2.2.2	Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge ..	25
2.2.3	Komfort und Ausstattung der Haltestellen	26
2.2.4	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	29
2.2.5	Anschlussicherung	30
2.2.6	Beschwerdemanagement	30
2.2.7	Störungsmanagement	31
2.2.8	Sicherheit	31
2.2.9	Informationsqualität	31
2.2.10	Vertriebsqualität	32
2.3	Qualitätsmanagement	32
2.3.1	Qualitätsversprechen und Servicegarantie	32
2.3.2	Datengrundlage	32
2.3.3	Sicherung der Qualitätsstandards	33
2.3.4	Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements	34
3	Bewertung des ÖPNV-Systems	35
3.1	Verkehrssysteme und Liniennetz	35
3.2	Erschließungsqualität	41
3.3	Verbindungsqualität	43
3.4	Verknüpfung der Verkehrsträger	45
3.5	Infrastruktur und Fahrzeugpark	47
3.5.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte	47
3.5.2	Strecken	48
3.5.3	Betriebshof	50
3.5.4	Fahrzeuge für den Straßenbahnverkehr	50
3.5.5	Fahrzeuge für den Stadtbusverkehr und Stadt-Umland- Verkehr	51
3.6	Organisation	51
3.6.1	Zusammenarbeit im Verkehrsverbund	51
3.6.2	Organisation in der Stadt Cottbus	52
3.7	Marketing, Tarif und Vertrieb	54
3.7.1	Tarif	54
3.7.2	Vertrieb und Ticketing	56

Inhaltsverzeichnis

3.7.3	Information, Service und Öffentlichkeitsarbeit	56
4	Verkehrsnachfrage im ÖPNV.....	58
4.1	Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV	58
4.2	Nachfrageentwicklung bis 2016.....	58
4.2.1	Entwicklung der Strukturdaten	59
4.2.2	Entwicklung des Verkehrsverhaltens	61
4.2.3	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	62
5	Gestaltungskonzept für den ÖPNV	64
5.1	Funktionen der Verkehrssysteme des ÖPNV.....	64
5.1.1	Straßenbahn.....	64
5.1.2	Stadtbus.....	64
5.2	Bedienungskonzepte Stadtverkehr bis 2016	65
5.3	Verknüpfungskonzept	66
5.4	Netzkonzept Stadt-Umland-Verkehr 2016	66
5.5	Infrastrukturentwicklung	67
6	Organisationsentwicklung und Wettbewerb.....	70
6.1	Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin- Brandenburg	70
6.2	Organisationsentwicklung in der Stadt Cottbus	70
7	Marketing, Tarif und Vertrieb	74
7.1	Tarifsystem.....	74
7.2	Vertrieb und Ticketing	74
7.3	Information	75
7.4	Markterschließung und Kundenbindung.....	76
7.5	Öffentlichkeitsarbeit	77
8	Finanzierungskonzept	78
8.1	Investitionsplanung	78
8.2	Finanzierung der Leistungserbringung.....	80
	Literaturverzeichnis	82

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Mittelbereich Cottbus, Ausschnitt aus [8]	6
Abbildung 2: Planungsregion Lausitz-Spreewald [22]	7
Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung der Stadt Cottbus	8
Abbildung 4: Verkehrszelleneinteilung Cottbus.....	9
Abbildung 5: Gebietstypen.....	18
Abbildung 6: Relationen A und B	22
Abbildung 7: Liniennetzplan Cottbus AB Tagnetz.....	36
Abbildung 8: Erschließung Haltestelleneinzugsgebiete	42
Abbildung 9: werktäglicher Bedienzeitraum, früheste Abfahrt	43
Abbildung 10: werktäglicher Bedienzeitraum, späteste Ankunft.....	44
Abbildung 11: Tarifgebiet Cottbus	54
Abbildung 12: ÖV-Verkehrsaufkommen in Cottbus 2011	58
Abbildung 13: Nachfrageentwicklung im ÖPNV	59
Abbildung 14: Einwohnerentwicklung 6-19-Jährige	60
Abbildung 15: Entwicklung Motorisierungsgrad bei Annahme einer kurzfristigen linearen Entwicklung	61
Abbildung 16: Entwicklung Modal-Split nach Szenarien.....	62
Abbildung 17: Projekt „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“	67
Abbildung 18: Prinzipskizze Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus – Variante III.2	68
 Tabelle 1: Schul- und Schülerzahlen in Cottbus (2011/2012)	12
Tabelle 2: Übersicht über die Verkehrszeiten.....	20
Tabelle 3: Haltestelleneinzugsbereiche Stadt Cottbus.....	21
Tabelle 4: Bedienungshäufigkeit (räumlich) Stadt Cottbus.....	21
Tabelle 5: Relationskategorien Verbindungsstandards.....	23

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Tabelle 6: Standards der Haltestellenausstattung	29
Tabelle 7: Straßenbahnlinien Cottbus	37
Tabelle 8: Stadtbuslinien Cottbus	38
Tabelle 9: Fahrplanleistungen Cottbusverkehr.....	39
Tabelle 10: Regionalverkehrslinien von/ nach Cottbus	40
Tabelle 11: Abweichung Vorgaben Bedienzeitraum Werktags	45
Tabelle 12: Wesentliche Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Cottbus	46
Tabelle 13: Übersicht Streckennetz Straßenbahn	49
Tabelle 14: Liniengenehmigungen Stadtverkehr.....	52
Tabelle 15: Nachfragewirkung der Strukturdaten.....	63
Tabelle 16: Infrastrukturvorhaben im Zeitraum 2012 bis 2016	69
Tabelle 17: Investitionsvorhaben im Zeitraum 2012 bis 2016	79

Abkürzungsverzeichnis

BA	...	Bauabschnitt
Bhf	...	Bahnhof
BO-Strab	...	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BO-Kraft	...	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BTU	...	Brandenburgische Technische Universität
CTK	...	Carl-Thiem-Klinikum
CV	...	Cottbusverkehr GmbH
DB	...	Deutsche Bahn
DFI	...	Dynamische Fahrgastinformation
EEV	...	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EW	...	Einwohner
FH	...	Fachhochschule, hier Hochschule Lausitz
GUW	...	Gleichrichterunterwerk
GVFG	...	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
IBA	...	Internationale Bauausstellung
INSEK	...	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
InVEPI	...	Integrierter Verkehrsentwicklungsplan
ITF	...	Integraler Taktfahrplan
Kfz	...	Kraftfahrzeug
LEP B-B	...	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LSA	...	Lichtsignalanlage
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NPV	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Normalverkehrszeit
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr

Abkürzungsverzeichnis

ÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OSZ	...	Oberstufenzentrum
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
QMS	...	Qualitätsmanagementsystem
RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
RV	...	Regionalverkehr
SGB	...	Sozialgesetzbuch
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
SV-pflichtig	...	sozialversicherungspflichtig
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
SZBW	...	Schule des zweiten Bildungsweges
TIP	...	Technologie- und Industriepark
VBB	...	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VDV	...	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	...	Verordnung
ZOB	...	Zentraler Omnibusbahnhof

Verzeichnis der Anlagen

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Liniennetzplan Cottbus AB (ab Dezember 2012)
- Anlage 2: Übersichtsplan Schulstandorte
- Anlage 3: Auswertungen Erschließung/Bedienungshäufigkeit (räumlich)
- Anlage 2: Auswertungen Bedienungshäufigkeit (relationsbezogen)

1 Grundlagen und Ziele

1.1 Ausgangssituation

Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Cottbus (NVP) erfolgte für den Zeitraum 2008 bis 2011. Die aktuellen Entwicklungen in der Stadt Cottbus sowie die veränderten Rahmenbedingungen im Umfeld des ÖPNV erfordern eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2012 bis 2016.

Im Zuge der Vorbereitung des neuen Landesnahverkehrsplans 2013 – 2017 wird im Jahr 2012 das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg novelliert werden. Diese Novellierung hat Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung des ÖPNV in Cottbus. In diesem Zusammenhang ist auch die erfolgte Fortschreibung der ÖPNV-Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Cottbus und der Cottbusverkehr GmbH von Bedeutung, in der der Umfang des ÖPNV-Angebotes für den Zeitraum 2011 bis 2018 geregelt ist.

Die Stadt Cottbus sieht sich weiterhin großen Herausforderungen gegenübergestellt, bedingt durch fortschreitende raumstrukturelle, soziodemografische und ökonomische Rahmenbedingungen, wie z. B. sinkenden Einwohnerzahlen und einem Anstieg des Anteils älterer Menschen.

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

Der Nahverkehrsplan nimmt direkten Bezug auf die integrierten Planungen der Stadt Cottbus. Wichtige Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind die beschlossenen Dokumente

- ▶ Integrierter Verkehrsentwicklungsplan 2020 (InVEPI) [1] und
- ▶ Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teil: Zielnetz ÖPNV 2020 [2].

Grundlagen und Ziele

Auf Basis dieser Dokumente und weiterer Rahmenbedingungen (vgl. nachfolgende Kapitel) und der Zielvorstellungen der Stadt Cottbus werden folgende Inhalte in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2012 – 2016 behandelt:

- ▶ Angebots- und Qualitätsstandards für den ÖPNV,
- ▶ Bewertung des ÖPNV-Systems (hinsichtlich Erschließungs- und Verbindungsqualität),
- ▶ ÖPNV-Verkehrsnachfrage und deren Entwicklung,
- ▶ Gestaltungskonzept für den ÖPNV,
- ▶ Organisationsentwicklung und Wettbewerb,
- ▶ Marketing, Tarif und Vertrieb sowie
- ▶ Finanzierungskonzept.

1.2 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der NVP bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze (Kapitel 1.3 dieses Dokumentes) den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Cottbus bis 2016. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Die Rahmenvorgaben werden von der Stadt Cottbus eigenständig definiert und finanziell verantwortet. Der Nahverkehrsplan beantwortet folgende wesentlichen Fragen:

1. Wie ist der ÖPNV gegenwärtig strukturiert?
2. Welche strukturellen Entwicklungen wirken auf den ÖPNV?
3. Wie soll der ÖPNV zukünftig aussehen?
4. Wie soll der ÖPNV organisiert und gestaltet sein?
5. Wie wird der ÖPNV finanziert?

Der im Nahverkehrsplan definierte Rahmen übt eine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit aus. Zum einen bindet der Nahverkehrsplan den Aufgabenträger Stadt Cottbus selbst; zum anderen muss die Genehmigungsbehörde (Landesamt für Bauen und Verkehr) bei der Vergabe der Liniengenehmigungen an die Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Cottbus beachten.

Die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans ist von hoher Bedeutung

- ▶ für die Fahrgäste, weil Umfang und Qualität der Leistung im ÖPNV unabhängig vom Verkehrsunternehmen sichergestellt werden,
- ▶ für die Verkehrsunternehmen bezüglich der Planungssicherheit sowie

- ▶ für die Stadt Cottbus selbst als verlässliche Grundlage der Haushaltsplanung

1.3 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der Nahverkehrsplan der Stadt Cottbus setzt den verbindlichen Rahmen für die Gestaltung des ÖPNV bis 2016. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Stadt wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf Europa-, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind:

- ▶ EG-VO 1370/2007
- ▶ das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [3]
- ▶ das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), inkl. der Information zur Novelle im Jahr 2012 [4]
- ▶ das Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [5]
- ▶ das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) [6]

1.4 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale Planungen (Landesnahverkehrsplan Brandenburg [7] und Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg [8]) sowie lokale Planungen (Beschlüsse der Stadt Cottbus und städtische Planungen).

Die wichtigsten lokalen Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan sind:

- ▶ Integrierter Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus 2020 (In-VEPI), [1]
- ▶ Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teil: Zielnetz ÖPNV 2020 [2] mit Beschlusses Nr. IV-094-10/09
- ▶ Machbarkeitsstudie zur Netzerweiterung der Straßenbahn [9]
- ▶ Straßenbahnkonzeption Cottbus [10]
- ▶ Vorplanung Verkehrsknoten Cottbus Hauptbahnhof [11]
- ▶ Teilräumliche Verkehrskonzepte
 - ▶▶ Branitz [12]
 - ▶▶ Gallinchen [13]
 - ▶▶ Groß Gaglow [14]

Grundlagen und Ziele

- ▶▶ Kiekebusch [15]
- ▶ Entwicklungskonzept und Tragfähigkeitsuntersuchung für den Innenstadtbereich Ostrow [16]
- ▶ INSEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept [17]
- ▶ Lärmaktionsplan Cottbus 2008
 - ▶▶ 1. Stufe „Straßen über 16.400 Kfz/24h“ [18]
 - ▶▶ 2. Stufe „Straßen zwischen 8.000 und 16.400 Kfz/24h“ (Entwurf) [19]
- ▶ Luftreinhalteplan Cottbus, Fortschreibung 2011 [20]
- ▶ Nahverkehrsplan des Landkreises Spree-Neiße, Kreistagsbeschluss Nr. 325-027/2012 vom 13. Juni 2012 [21]

1.5 Grundsätze der Zusammenarbeit im VBB

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

- ▶ die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- ▶ die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seiner Ergänzungen,
- ▶ die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplandaten und Echtzeitdaten sowie die Gewährleistung einer aktiven RBL-gestützten Anschlusssicherung mit andere Verkehrsunternehmen,
- ▶ die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
- ▶ die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),

- ▶ den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers,
- ▶ die Beteiligung am Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Unternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg und
- ▶ die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

1.6 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Cottbus

1.6.1 Räumliche Einordnung

Cottbus ist als zweitgrößte Stadt des Landes Brandenburg (nach Potsdam) als Oberzentrum im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg [8] definiert.

Als Oberzentrum besitzt Cottbus eine überregionale Bedeutung bei der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des höheren spezialisierten Bedarfes und wird u. a. durch besondere Verkehrsinfrastrukturen mit großräumiger bzw. europäischer Anbindung charakterisiert¹.

Gleichzeitig ist die Region Cottbus auch ein Mittelbereich, innerhalb dessen die Stadt Cottbus als Zentraler Ort festgelegt ist. Zu diesem Mittelbereich sind neben Cottbus folgende amtsfreie Gemeinden/Ämter zugehörig:

- ▶ Neuhausen/Spree
- ▶ Drebkau
- ▶ Kolkwitz
- ▶ Burg (Spreewald)

¹ Quelle [8], S. 26

Grundlagen und Ziele

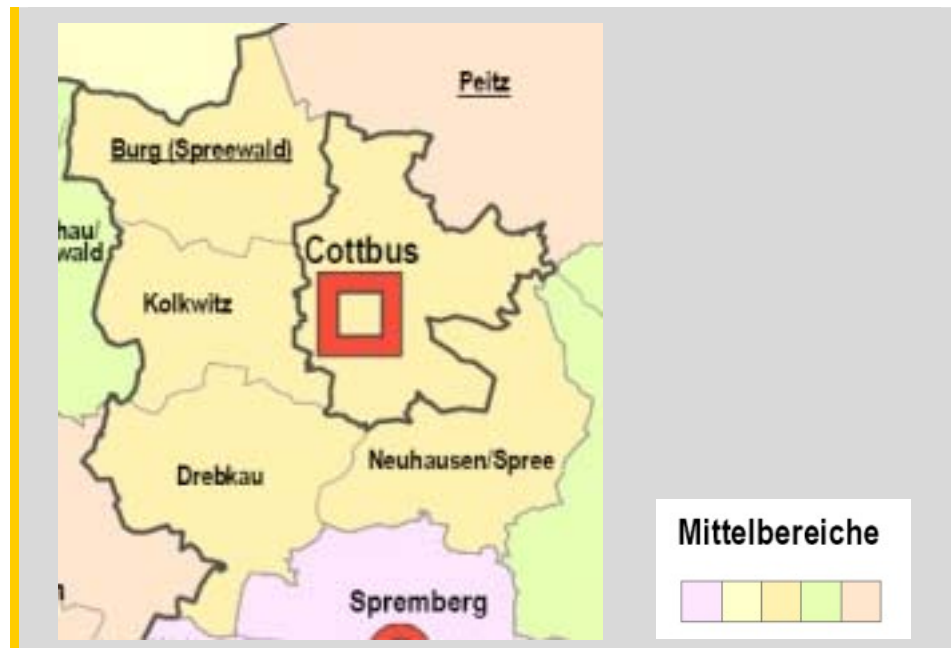


Abbildung 1: Mittelbereich Cottbus, Ausschnitt aus [8]

„Die enge Verflechtung zwischen funktionstragendem Zentralen Ort und den funktionsnachfragenden Gemeinden im Mittelbereich soll durch Kooperation aktiv gestaltet werden. Die Konzentration der wesentlichen Stabilisierungs- oder Entwicklungsimpulse auf den Zentralen Ort liegt im Interesse der Entwicklung des gesamten Mittelbereiches. Durch die Zentralortfunktionen tragenden Gemeinden und den anderen Gemeinden im Mittelbereich sollen gemeinsam Projekte zur Gestaltung der zentralitätsrelevanten Funktionen entwickelt und umgesetzt, also eine gemeinsame Verantwortungsübernahme für die Entwicklung des Mittelbereiches angestrebt werden („teilregionale Verantwortungsgemeinschaften“).“ [8], S. 31

Cottbus gehört des Weiteren der Regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald an. Diese besteht neben Cottbus aus den Landkreisen Dahme-Spreewald, Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz und Spree-Neiße und ist mit 632.000 Einwohnern die zweitgrößte Region Brandenburgs. [22]

Grundlagen und Ziele



Abbildung 2: Planungsregion Lausitz-Spreewald [22]

Die Regionalen Planungsgemeinschaften sollen sich in den Prozess der teilregionale Verantwortungsgemeinschaften „einbringen, die Moderation zwischen Zentralem Ort und Gemeinden des Verflechtungsbereiches übernehmen, Kooperationsprozesse organisieren, konzeptionell unterstützen und umsetzen helfen.“ [8], S.32

Verkehrlich befindet sich Cottbus innerhalb des transnationalen Verkehrskorridors nach Breslau/Kiev und in unmittelbarer Nähe des transnationalen Verkehrskorridors in Richtung Dresden/Wien/Adriaraum.

Cottbus ist ein Kreuzungspunkt großräumiger und überregionaler Straßen- und Schienenverbindungen, z. B. in Richtung Berlin, Dresden, Frankfurt (Oder) und Breslau. Diese Verbindungen sind vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln.

Weiterhin ist im LEP B-B [8] festgelegt, dass „die Erreichbarkeit der Metropole aus den Oberzentren oder eines Oberzentrums aus den Mittelzentren und benachbarten Oberzentren im Individualverkehr und mit

Grundlagen und Ziele

öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 90 Minuten sowie die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren innerhalb von 60 Minuten“ gesichert werden soll.

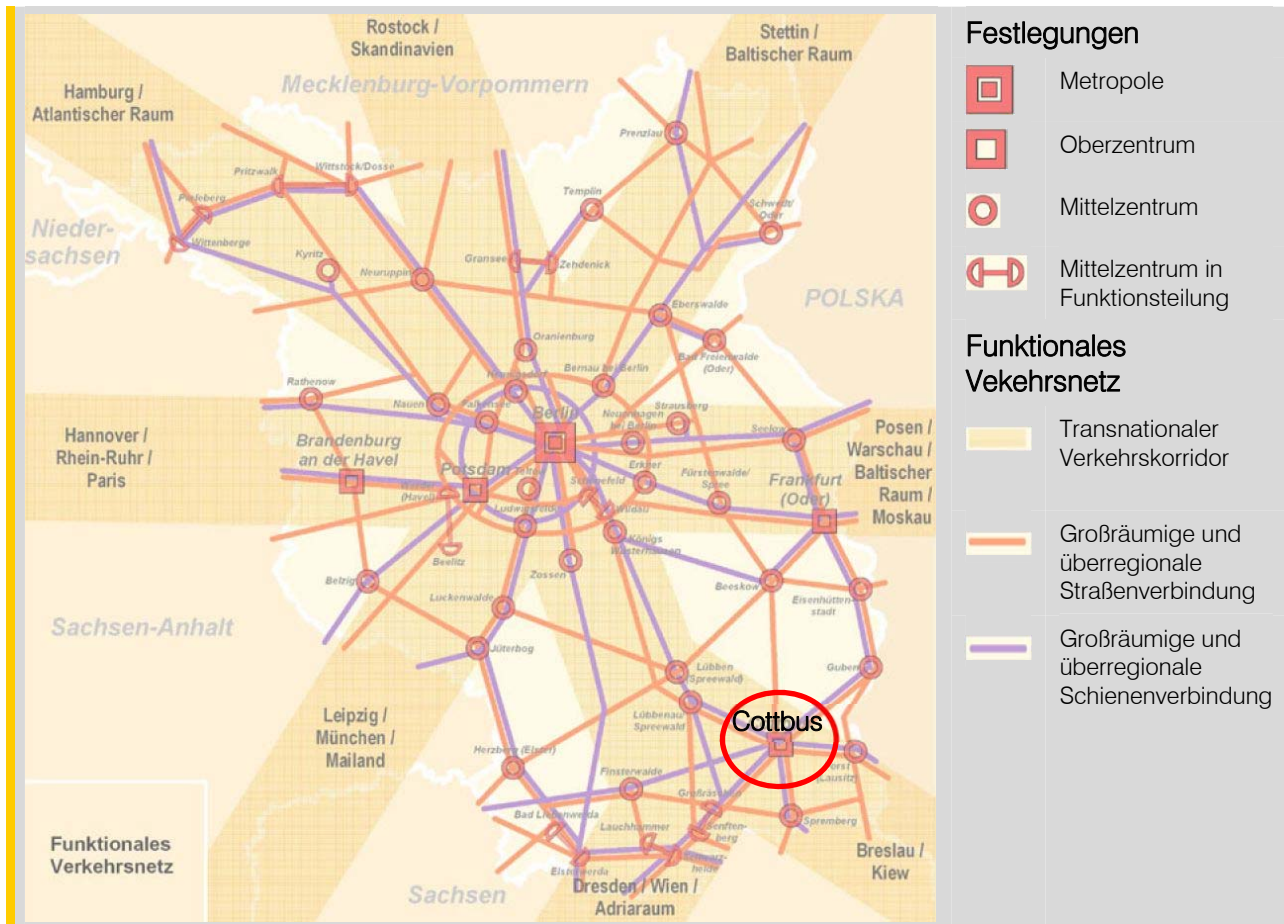


Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung der Stadt Cottbus²

² Angepasster Ausschnitt aus [8]

Grundlagen und Ziele

1.6.2 Gliederung der Stadt

Die Stadt Cottbus ist in Stadtteile gegliedert. Die Struktur der Gesamtstadt und der Stadtteile wird im Verkehrsmodell durch Verkehrszellen widergespiegelt.

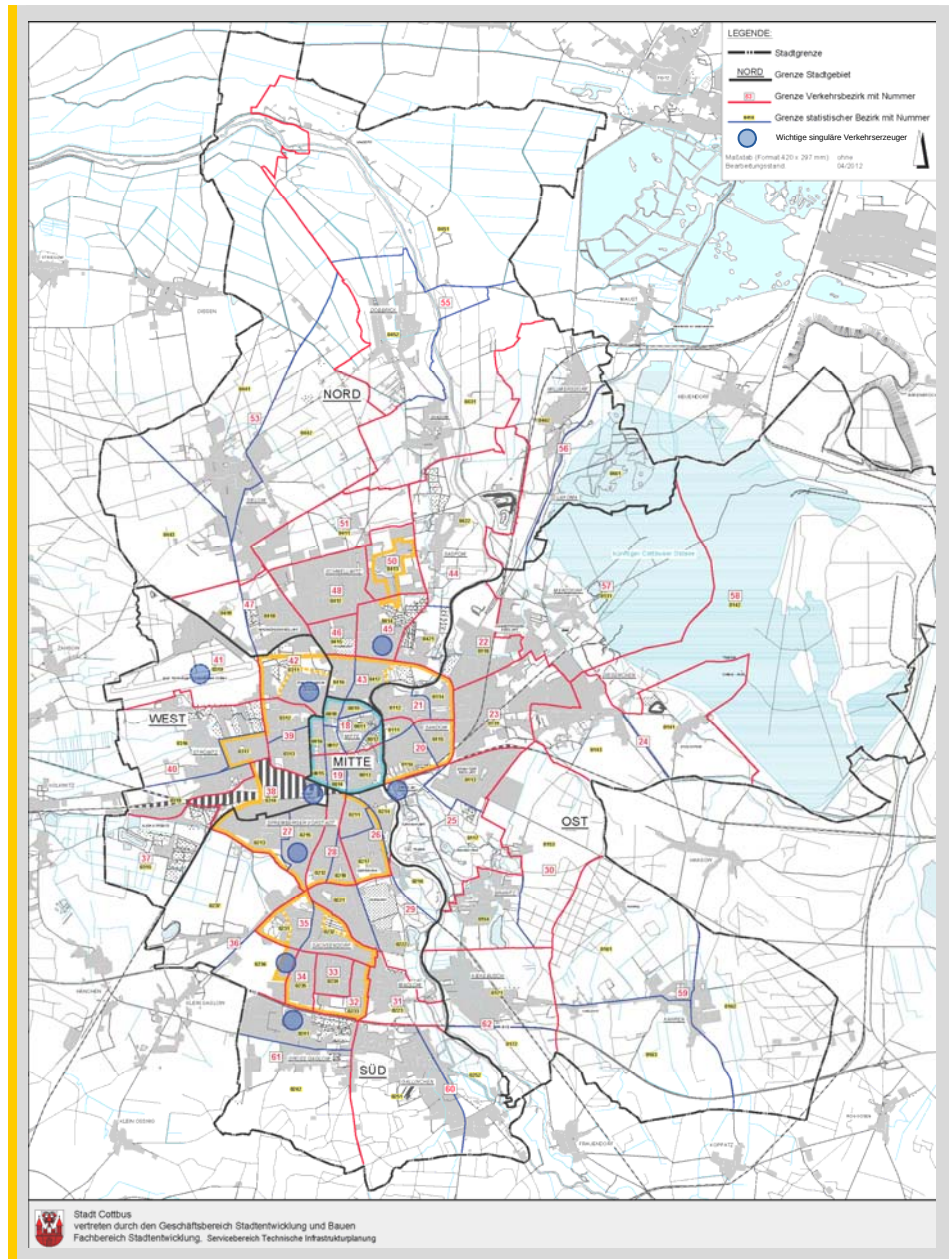


Abbildung 4: Verkehrszelleneinteilung Cottbus

Die Verkehrszellen entsprechen dabei in ihrer räumlichen Abgrenzung den Stadtteilen in der Form, dass ein Stadtteil durch eine oder mehrere

Verkehrszellen repräsentiert wird. Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgen auf Basis der räumlichen Abgrenzung der Verkehrszellen.

1.6.3 Bevölkerung

Die Anzahl der Einwohner der Stadt Cottbus betrug per 31.12.2011 101.893, davon waren 99.990 mit Hauptwohnsitz und 1.796 mit Nebenwohnsitz gemeldet. Bei einer Gesamtfläche von 164,3 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von 609 Einwohnern je km². Für das Jahr 2020 wird gemäß der städtischen Prognose ein Rückgang der Bevölkerung auf 87.134 Einwohner erwartet. Für das Ende des Planungszeitraums dieses Nahverkehrsplans ergibt sich bei einer angenommenen linearen Entwicklung zwischen 2011 und 2020³ eine Einwohnerzahl von ca. 93.200 zum Jahresende 2016. Dies entspricht einem Rückgang von 8,5% gegenüber der Einwohneranzahl per 31.12.2011. Aktuelle Prognosen des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg gehen allerdings von einer nahezu gleichbleibenden Einwohnerzahl aus. Gemäß der aktuellen Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg [23] wird für die Stadt Cottbus eine Einwohnerzahl für das Jahr 2020 von 100.201 prognostiziert.

Neben den Herausforderungen, die aus dieser Entwicklung erwachsen, wirken weitere demografische Trends, wie die zunehmende Alterung der Gesellschaft und die Abwanderung junger Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Frauen. So wird im Land Brandenburg der Anteil der Bevölkerungsgruppe, die älter als 65 Jahre sind im Jahr 2020 auf ca. ein Viertel der Gesamtbevölkerung steigen, bei gleichzeitig steigender Lebenserwartung⁴.

1.6.4 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Die Erwerbstätigenrechnung des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg weist für die Stadt Cottbus für das Jahr 2009 folgende Kennwerte auf:

- ▶ Erwerbstätige am Arbeitsort: 64.300
- ▶ Arbeitnehmer am Arbeitsort: 58.300
- ▶ Marginal Beschäftigte am Arbeitsort: 8.200

Weitere Angaben zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand Juni 2011) bietet die Statistik der Bundesagentur für Arbeit [24]:

- ▶ SV-pflichtig Beschäftigte am Wohnort: 34.691

³ Bezugszeitpunkte der städtischen Prognose

⁴ Vgl. [8]. S. 12

Grundlagen und Ziele

- ▶ SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort: 45.737
- ▶ Einpendler: 22.425
- ▶ Auspendler: 11.382

Das produzierende Gewerbe und die Land- und Forstwirtschaft besitzen mit einem Anteil von insgesamt ca. 10% eine untergeordnete Bedeutung. Mit einem Anteil von fast 90% bei den Erwerbstätigen am Arbeitsort ist der Dienstleistungssektor der dominierende Wirtschaftszweig in Cottbus. Ein Großteil dieser Arbeitsplätze befindet sich im Stadtzentrum. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind das Carl-Thiem-Klinikum, der Lausitz-Park und die Brandenburgische Technische Universität.

Die Prognose der Stadt Cottbus weist zwischen 2003 und 2020 einen Rückgang von 65.000 auf 55.000 Arbeitsplätze aus. Somit ist im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans mit einem Rückgang der Beschäftigtenzahlen zu rechnen. Vergleicht man diese Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung, so lässt sich feststellen, dass dieser Prozess weniger dynamisch als bisher angenommen verlaufen wird. So haben sich bspw. die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Zeitraum von 2008 bis 2011 nur um ca. 0,6% verringert [21].

Als Oberzentrum stellt Cottbus in der Region einen vergleichsweise attraktiven Arbeitsplatzstandort dar. Dies spiegelt sich in den überdurchschnittlichen Einkommen (ca. 12% über dem Brandenburger Durchschnitt [25]) als auch im Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler) wider. Gemäß der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit beträgt dieser Saldo per 30.06.2011 für die Stadt Cottbus +11.043 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten [24], es überwiegen somit die Einpendler.

Grundlagen und Ziele

1.6.5 Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen

Im Schuljahr 2011/2012 werden in Cottbus ca. 14.000 Schüler an 32 Schulen unterrichtet.

Schultyp	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen	15	3.812
Gesamtschulen mit gymnasialreifer Oberstufe	2	1.234
Oberschulen	2	726
Förderschulen	4	475
Gymnasien	5	2.956
Waldorfschule	1	240
Oberstufenzentren	2	4.259
Schule des zweiten Bildungsweges (SZBW)/ ehemals Kolleg	1	318

Tabelle 1: Schul- und Schülerzahlen in Cottbus (2011/2012)⁵

In der Schulentwicklungsplanung für den Zeitraum 2012 – 2017 wird im Grundschulbereich (6-12 Jahre) eine leicht sinkende Tendenz erwartet, die jedoch keine Auswirkungen auf das Grundschulnetz nach sich ziehen wird. In der Sekundarstufe I (12-16 Jahre) werden sich die Schülerzahlen auf dem jetzigen Niveau, in der Sekundarstufe II (16 bis 20 Jahre) auf dem bestehenden niedrigen Niveau stabilisieren.

Der Bestand der Schulstandorte gilt somit innerhalb des Planungszeitraumes gesichert (Standortplan siehe Anlage 2).

Die wichtigsten weiterführenden Bildungseinrichtungen, mit Bedeutung weit über die Stadtgrenzen hinaus, sind die Oberstufenzentren (OSZ), die Brandenburgische Technische Universität (BTU) sowie die Hochschule Lausitz - Standort Cottbus (FH). Als weitere überregional bedeutende Schulen werden auch das Max-Steenbeck-Gymnasium, das Niedersorbische Gymnasium und die Lausitzer Sportschule eingestuft.

An der BTU sind im Wintersemester 2011/12 6.706 Studierende eingeschrieben, die Hochschule Lausitz zählt am Standort Cottbus 1.560 Stu-

⁵ Quellen: [37], www.bildung-brandenburg.de

denken. Es wird angestrebt, diese Größenordnung im Planungszeitraum zu sichern.

1.7 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen im Umland

Gemäß der aktuellen amtlichen Bevölkerungsprognose setzt sich im Landkreis Spree-Neiße die rückläufige Entwicklung der Gesamteinwohnerzahl bis zum Jahr 2016 weiter fort. Im Planungszeitraum bis 2016 wird ein Bevölkerungsrückgang von ca. 1,5% pro Jahr prognostiziert. Gegenüber 2012 verringert sich die Einwohnerzahl im Betrachtungszeitraum um etwa 6%.

Die Erwerbstätigen- und Arbeitsplatzzahlen im Kreisgebiet weisen bis 2016 einen geringfügigen Anstieg um ca. 1,0% auf. Im Zusammenhang mit der rückläufigen Wohnbevölkerung ist somit mit einer deutlichen Erhöhung der Beschäftigten- und Erwerbstätigenquote zu rechnen. Eine positive Arbeitsplatzentwicklung seit 2005 (Stand 2011) ist in den Städten Spremberg (+ 4%), Peitz (+ 3%) und der Gemeinde Burg (+ 3%) zu verzeichnen.

Die Konzentration der Schulstandorte ist zumindest für den Planungszeitraum weitgehend abgeschlossen. Bis zum Jahr 2016 wird ein leichter Rückgang der Schülerzahlen um ca. 2% prognostiziert.

Die Standortentwicklung im Umland von Cottbus ist seit etwa sieben bis acht Jahren im Wesentlichen abgeschlossen. Sonderbauvorhaben im tertiären Bereich konzentrierten sich dabei besonders auf Projekte der Internationalen Bauausstellung „Fürst-Pückler-Land“ (IBA, 2000 – 2010), wobei ein Teil der Projekte auch nach dem Auslaufen der IBA als touristisches Ziel bestehen bleibt. [21]

1.8 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze der Stadt Cottbus

Die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze der Stadt Cottbus sind bereits in der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2008-2011) [26] definiert und dargelegt worden. Die Zielstellungen der weiteren Verkehrsentwicklung in der Stadt Cottbus werden umfassend im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2020 [1] beschrieben. Nachfolgend werden die für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wesentlichen Ziele aus den beiden Dokumenten zusammenfassend dargestellt, aktualisiert und ergänzt.

1. Vorgaben aus der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Mobilität der Bevölkerung ist zu sichern, die Entwicklung des notwendigen Verkehrs soll nachhaltig gesteuert werden. Gemäß Integriertem Verkehrsentwicklungsplan [1] wurde als Grundlage der weiteren Verkehrsentwicklung das Szenario „Nachhaltigkeit“ festgelegt. Im Rahmen dieses Szenarios wird von steigenden Fahrgastzahlen für den ÖPNV ausgegangen, wobei der ÖV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Vergleich zu 2008 von 7,7% auf 10% steigen soll.

Die Weiterentwicklung der Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbusangebote im Stadtgebiet erfolgt mit den Zielen

- ▶ den ÖPNV mit der Straßenbahn als Hauptverkehrsmittel und Rückgrat des Stadtverkehrs zu stärken,
- ▶ die Verbindungs- und Erschließungsqualität vor sich ändernden siedlungsstrukturellen, sozialen und demografischen Rahmenbedingungen sicherzustellen,
- ▶ zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung im Sinne der Grundsätze und Ziele der Verkehrsentwicklung beizutragen,
- ▶ einen weiteren Netzausbau bei erkannten Defiziten und zur Steigerung der Nachhaltigkeit unter den Voraussetzungen der Wirtschaftlichkeit und erfolgreicher Fördermittelakquise zu verfolgen.

Dabei gilt es, das Kostendefizit im ÖPNV zu begrenzen bzw. zu senken, um seine Finanzierbarkeit bei tendenziell sinkenden verfügbaren Mitteln sicherzustellen.

2. Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge

Die Bereitstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist eine unverzichtbare Aufgabe der Daseinsvorsorge und der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen. Die Stadt Cottbus bekennt sich zu dieser Aufgabe in der Wahrnehmung ihrer Verantwortung als Aufgabenträger.

3. Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

Der ÖPNV soll für alle Bevölkerungsgruppen und die vielfältigen Mobilitätszwecke (Beruf und Ausbildung, Einkauf und Freizeit), ein attraktives Angebot bereitstellen. Das erfordert die Realisierung einer optimalen ÖPNV-Anbindung von Wohnbereichen an Arbeits- und Ausbildungsstätten, Handelseinrichtungen, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und die Berücksichtigung von sozialen und demografischen Aspekten.

4. Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV

Die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, sollen bei der Gestaltung der Verkehrsanlagen und Zugangsmöglichkeiten sowie des Fahrzeugangebotes besonders berücksichtigt werden.

Die barrierefreie Gestaltung ist bei allen Bauvorhaben und Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen im Bereich von Infrastruktur und Fahrzeugen entsprechend der gesetzlichen Grundlagen und (DIN-) Vorschriften umzusetzen.

5. Integriertes und einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten zu einem integrierten und einheitlichen ÖPNV-Gesamtsystem ist weiter zu gestalten. Hierzu sollen Zugangsbarrieren weiter abgebaut werden und die Attraktivität durch eine steigende Vernetzung (Tarif, Fahrplan, Information) erhöht werden.

Dabei spielen der effiziente Einsatz der einzelnen Verkehrsmittel des ÖPNV und die Ausgestaltung von attraktiven Umsteigebeziehungen vor dem Hintergrund der knapper werdenden Mittel eine besondere Rolle.

6. Bevorrechtigung des ÖPNV

Der ÖPNV soll im Stadtverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität behalten bzw. Priorität erlangen, um die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

7. Gewinnung neuer Fahrgäste

Vor dem Hintergrund sinkender Einwohnerzahlen und dem damit verbundenen Risiko sinkender Fahrgastzahlen soll die Nachfrage im ÖPNV stabilisiert werden bzw. den Zielstellungen der Verkehrsentwicklungsplanung entsprochen werden. Neue Fahrgäste sollen dabei primär durch geeignete Angebots- und Kundenbindungsmaßnahmen gewonnen werden. Dabei ist zu sichern, dass das Leistungsangebot den Mobilitätsbedürfnissen der Kunden angepasst wird, gleichzeitig jedoch auch die finanziellen Rahmenbedingungen eingehalten werden.

Grundlagen und Ziele

8. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark

Die Infrastruktur ist hinsichtlich eines pünktlichen, sicheren und wirtschaftlichen Betriebes des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Haltestellen sollen bedarfsgerecht, leicht zugänglich und attraktiv gestaltet sein. Den Verknüpfungsstellen kommt eine hervorgehobene Bedeutung zu, da attraktive Verknüpfungsstellen das Gesamterscheinungsbild des ÖPNV maßgeblich prägen und gleichzeitig einen wirtschaftlichen Einsatz von Betriebsressourcen auf der Basis funktionierender Übergänge ermöglichen. An den Verknüpfungsstellen ist den Fahrgästen durch Wegweisung und Informationen über Anschlüsse das Umsteigen zu erleichtern. Gleichzeitig setzt die Attraktivität des ÖPNV einen hohen Beförderungskomfort mit modern ausgestatteten und gepflegten Fahrzeugen voraus. Die barrierefreie Gestaltung ist sicherzustellen.

9. NVP als Grundlage für die perspektivische Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Im Nahverkehrsplan für die Stadt Cottbus werden die anzustrebenden Qualitätsstandards für die Ausstattung und Durchführung des ÖPNV benannt und als Grundlage für die Vergabe von ÖPNV-Leistungen beschrieben. Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für Vereinbarungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

10. Zusammenarbeit der Aufgabenträger im VBB

Der ÖPNV soll unter dem Dach des VBB als arbeitsteiliges Gesamtsystem mit einheitlichen Zugangsbedingungen geplant, angeboten und weiter entwickelt werden. Die kreisfreie Stadt Cottbus führt ihre Zusammenarbeit mit dem Ziel der Sicherung, Koordinierung und einheitlichen Gestaltung des übrigen ÖPNV für die Stadt und das Umland von Cottbus fort.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2 Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Das Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV wird im Wesentlichen von den Standards für das Angebot und die Qualität definiert.

Es orientiert sich an den Vorgaben des Nahverkehrsplans 2008-2011 [26] und wurde mit den allgemeinen Zielstellungen des Integrierten Verkehrsentwicklungsplans 2020 [1] verknüpft.

Darüber hinaus wurden die aktuellen Tendenzen der städtischen Entwicklung und Rahmenbedingungen des ÖPNV hinsichtlich zu definierender Standards des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Qualität berücksichtigt.

Folgende Kriterien sind besonders wichtig, da sie einen Großteil der kundenrelevanten Serviceaspekte abdecken:

- ▶ Verbindungsqualität
- ▶ Erschließungsqualität
- ▶ Fahrpersonal (Kompetenz und Kundenorientierung)
- ▶ Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge
- ▶ Komfort und Ausstattung der Haltestellen
- ▶ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- ▶ Anschlusssicherung
- ▶ Sicherheit
- ▶ Information/Kundenservice
- ▶ Vertriebsqualität
- ▶ Beschwerdemanagement
- ▶ Störungsmanagement

Eine Beschreibung der einzelnen Kriterien erfolgt innerhalb der nachfolgenden Kapitel.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2.1 Angebotsstandards im ÖPNV

Das Angebot des ÖPNV wird im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung sowie durch die Qualität der Verbindungen definiert.

2.1.1 Gebietskategorien

Zur Aufstellung und Bewertung von Angebotsstandards erfolgt die Unterteilung der Stadt Cottbus in Gebietskategorien anhand der Nutzungsdichte in:

- ▶ Kernzone
- ▶ Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- ▶ Gebiete mit geringer Nutzungsdichte

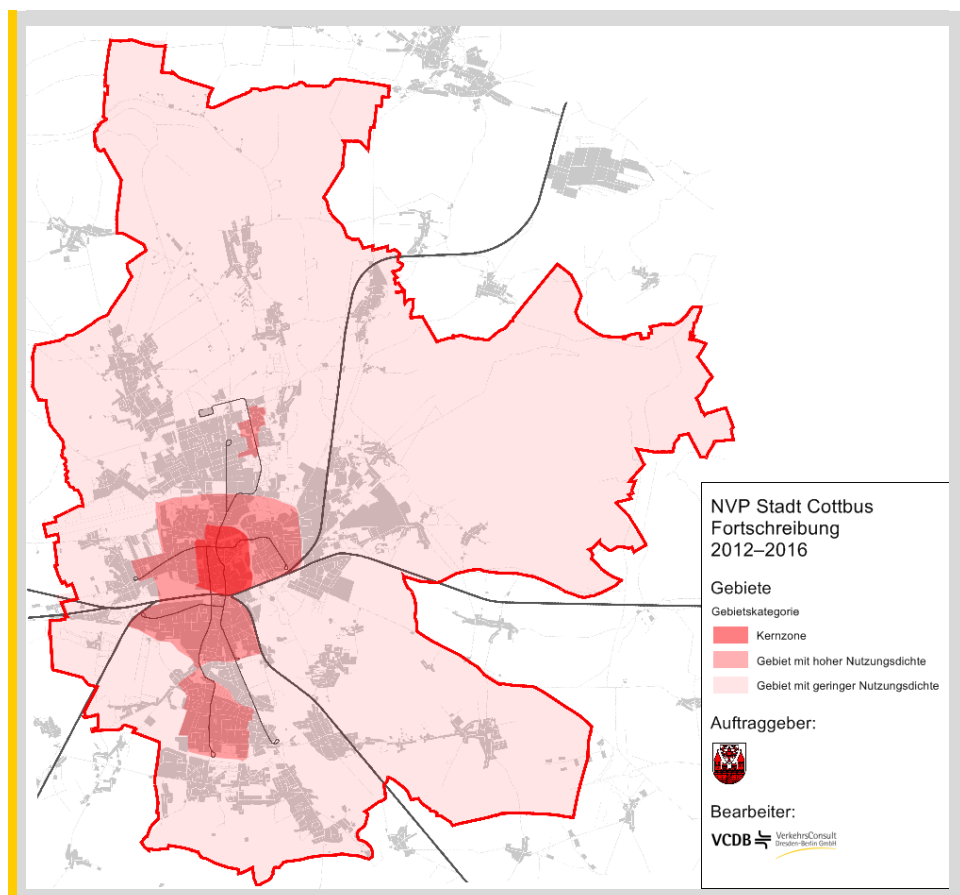


Abbildung 5: Gebietstypen

Als Kernzone wird die Stadtmitte als Hauptzentrum definiert. Das Stadtgebiet innerhalb des Mittleren Rings zählt zu den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte. Des Weiteren werden Gebiete der Stadtteile Sandow,

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Spremlinger Vorstadt, Neu Schmillwitz, Sachsendorf und Ströbitz aufgrund ihrer Einwohnerdichte diesem Gebietstyp zugeordnet. Die weiteren Stadtgebiete werden als Gebiete mit geringer Nutzungsdichte definiert.

Ferner gibt es wichtige singuläre Verkehrserzeuger für die eine entsprechende hochwertige Anbindung und Erreichbarkeit durch den ÖPNV sicherzustellen ist. Das Angebot sollte sich dabei an den unterschiedlichen Nutzungen und nachgefragten Zeitbereichen orientieren. Wesentliche singuläre Verkehrserzeuger im Cottbuser Stadtgebiet sind:

- ▶ Hauptbahnhof
- ▶ Carl-Thiem-Klinikum (CTK)
- ▶ Brandenburgische Technische Universität (BTU)
- ▶ Hochschule Lausitz (FH)
- ▶ Lausitz-Park
- ▶ Stadion der Freundschaft/Messe- und Tagungszentrum

In der Planung befinden sich folgender singulärer Verkehrserzeuger, die es bei perspektivischen Überlegungen zukünftig zu berücksichtigen gilt:

- ▶ Technologie- und Industriepark (TIP)

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2.1.2 Verkehrszeiten, Bedienungshäufigkeit und –zeitraum

Zur Beurteilung von Angebotsqualitäten ist die Festlegung von Verkehrszeiten sinnvoll. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs. Für Cottbus sind folgende Verkehrszeiten, die sich bereits im Anwendungszeitraum des NVP 2008-2011 bewährt haben, maßgebend:

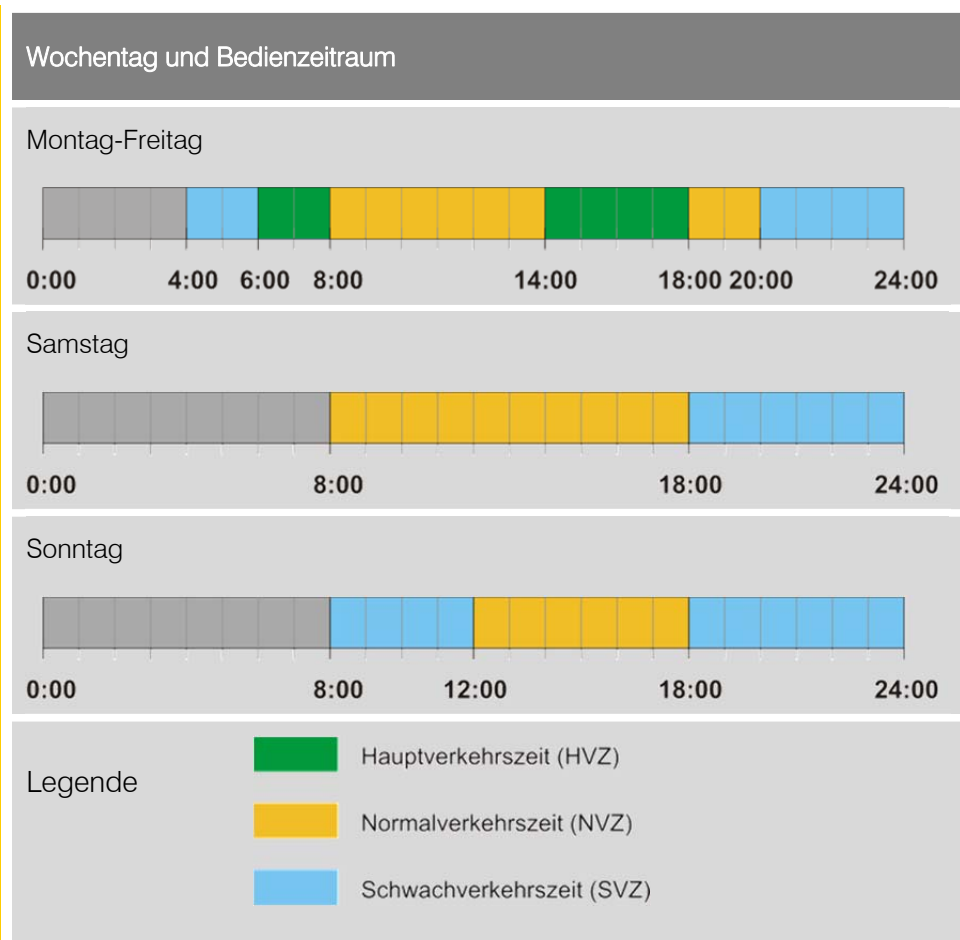


Tabelle 2: Übersicht über die Verkehrszeiten

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2.1.3 Erschließungsqualität im Stadtverkehr Cottbus

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) sowie nach Verkehrszeiten vorgegeben. Die Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch Straßenbahnen oder Busse sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

Gebietstyp	Verkehrssystem		
	SPNV	Straßenbahn	Bus
Kernzone	600 m	300 m	300 m
hohe Nutzungsdichte	600 m	400 m	300 m
geringe Nutzungsdichte	600 m	400 m	400 m

Tabelle 3: Haltestelleneinzugsbereiche Stadt Cottbus

Die Bedienungshäufigkeit der Gebiete sollte folgenden Vorgaben folgen:

Gebietstyp	Bedienungshäufigkeit je Stunde und Richtung		
	HVZ	NVZ	SVZ
Kernzone	≥6 Fahrten	≥4 Fahrten	≥2 Fahrten
hohe Nutzungsdichte	≥4 Fahrten	≥2 Fahrten	≥1 Fahrt
geringe Nutzungsdichte	≥1 Fahrt	≥1 Fahrt	bei Bedarf

Tabelle 4: Bedienungshäufigkeit (räumlich) Stadt Cottbus

Die räumliche Erschließung ist gegeben, wenn für den überwiegenden Teil des Gebietes bzw. die für die Erschließung wesentlichen Haltestellen die Kriterien erfüllt sind.

2.1.4 Verbindungsqualität im Stadtverkehr Cottbus

Die Vorgaben für die Verbindungsqualität erfolgen relationsbezogen unter Beachtung der Verkehrszeiten für die Kriterien:

- ▶ Bedienungshäufigkeit
- ▶ Bedienzeitraum
- ▶ Umsteigehäufigkeit
- ▶ Anschlusssicherung
- ▶ Beförderungsgeschwindigkeit

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Folgende Relationskategorien werden zu diesem Zweck definiert

- ▶ Kategorie A: Relationen zwischen Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und der Kernzone
- ▶ Kategorie B: Relationen zwischen Gebieten mit geringer Nutzungsdichte und der Kernzone

Eine Definition weiterer Relationen ist nicht notwendig, da durch die Verbindungen mit der Kernzone i. d. R. auch weitere Relationen (z. B. zwischen Gebieten mit geringer Nutzungsdichte und dem nächstgelegenen Stadtteilzentrum) abgedeckt werden.

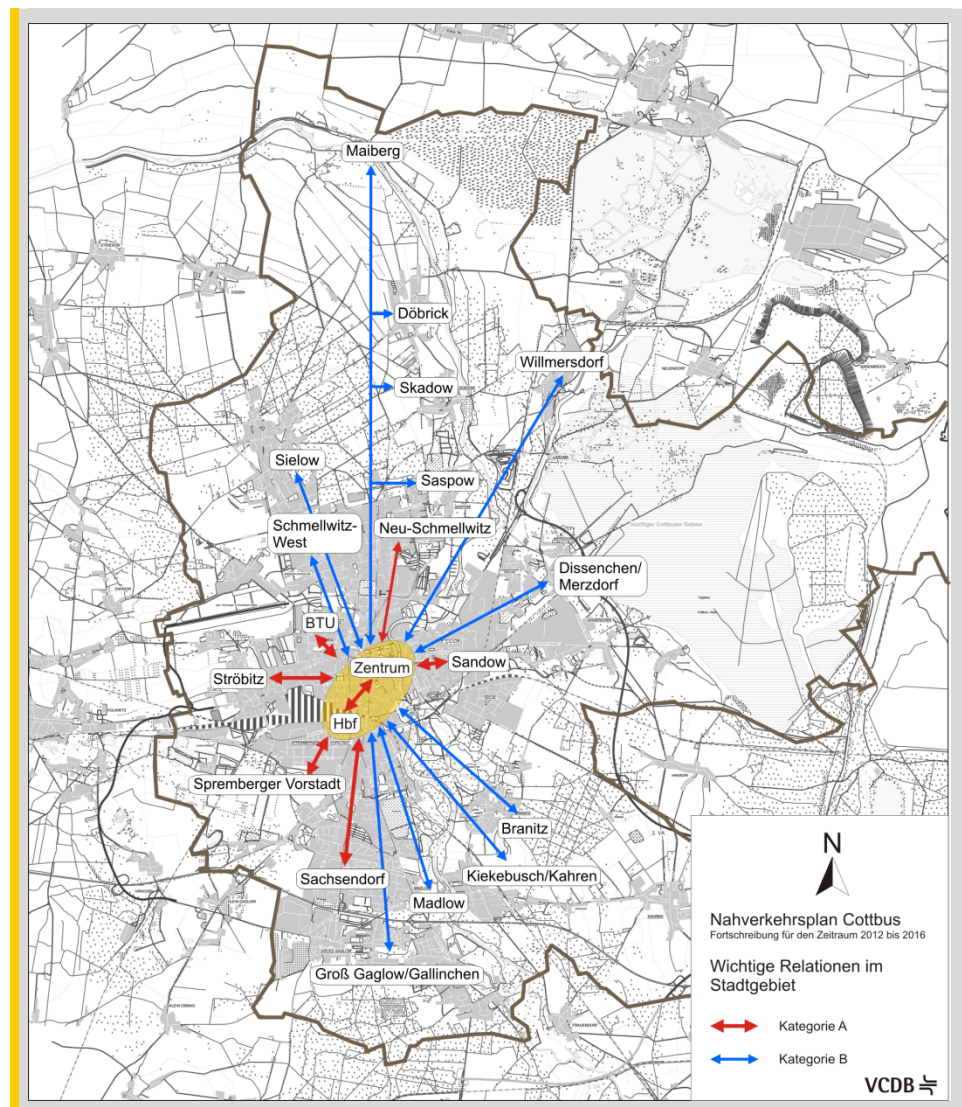


Abbildung 6: Relationen A und B

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zielwerte der relationsbezogenen Verbindungsqualitäten.

Kenngröße		Kategorie A	Kategorie B
Bedienungshäufigkeit je Stunde und Richtung	HVZ	≥ 4 Fahrten	≥ 2 Fahrten
	NVZ	≥ 2 Fahrten	≥ 1 Fahrt
	SVZ	≥ 1 Fahrt	≥ 0,5 Fahrten ⁶
Direktverbindung notwendig		ja	nein ⁷
Betriebszeitbeginn (werktags)		5 Uhr	6 Uhr
Betriebszeitende (werktags)		24 Uhr	21 Uhr

Tabelle 5: Relationskategorien Verbindungsstandards

Direktverbindungen sind auf den Relationen der Kategorie A anzubieten, bei Relationen der Kategorie B sind Umstiege zulässig.

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

Relationsübergreifend sollten als Richtwerte für die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit bei busbedienten Relationen 22 km/h und bei Relationen mit Bedienung durch die Straßenbahn 20 km/h nicht unterschritten werden.

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden Verknüpfungspunkte als Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsarten im öffentlichen Verkehr sowie zwischen den Verkehrsmitteln des ÖV und individuellen Verkehrsmitteln definiert. Wichtige Anforderungen an Verknüpfungsstellen sind:

- ▶ leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV/ SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten
 - ▶▶ Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)
 - ▶▶ Regionalbusverkehr
 - ▶▶ MIV (Park + Ride)
 - ▶▶ Fahrrad (Bike + Ride)

⁶ i. d. R. eine Fahrt aller zwei Stunden

⁷ Im Regelfall nicht mehr als ein Umstieg

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

- ▶ kurze, barrierefreie Wege (z. B. an Verknüpfungspunkten Straßenbahn/Bus bahnsteiggleicher Umstieg), Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ abgestimmte Fahrpläne
- ▶ übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

2.2 Qualitätsstandards im ÖPNV der Stadt Cottbus

2.2.1 Kompetenz und Kundenorientierung des Fahr- und Servicepersonals

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Personal im direkten Kundenkontakt hat Unternehmensbekleidung zu tragen. Im Rahmen seiner Ausbildungs-, Aufsichts- und Qualitätspflichten sorgt das Verkehrsunternehmen dafür, dass das Personal mit direktem Kundenkontakt folgende Anforderungen erfüllt:

- ▶ fachliche Eignung,
- ▶ Kenntnisse der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VBB,
- ▶ verkehrsgeografische Grundkenntnisse des Einsatzbereiches,
- ▶ fließende Deutschkenntnisse in Wort und Schrift,
- ▶ klare und deutliche Kommunikation bei Störungen und Unfällen,
- ▶ Freundlichkeit im Umgang mit Fahrgästen,
- ▶ kundenorientierte und besonnene Handlungsweise,
- ▶ notwendige Kenntnisse in Kommunikationstechniken und zur Bewältigung von Konfliktsituationen,
- ▶ gepflegtes äußeres Erscheinungsbild.

Besonderer Wert wird gelegt auf:

- ▶ permanente Verbindungsmöglichkeit zur Betriebsleitstelle,
- ▶ genau gehende Uhr,
- ▶ Unterlagen zur Fahrgastinformation (Fahrplan, Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Tariftabellen) in Abhängigkeit der ausgeübten Tätigkeit.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Die Mitarbeiter sind im Rahmen der "VBB Qualitätsoffensive" als „Fachkraft im Verkehrsservice“ ausgebildet. Das kundenfreundliche Mitarbeiterverhalten unterliegt einer laufenden Qualitätskontrolle. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zeitnah zu beheben. Inhalte von Schulungen sind:

- ▶ Netz- und Ortskenntnisse,
- ▶ Tarifkenntnisse sowie sinnvoll auch Kenntnisse zu Übergangstarifen für an den VBB angrenzende Verkehre,
- ▶ Kommunikation mit dem Kunden (offenes, aktives Informationsverhalten gegenüber dem Kunden, insbesondere bei Störungen, offensives Auftreten bei konflikträchtigen Situationen),
- ▶ Situationsabhängiges, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden,
- ▶ Verhalten gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen,
- ▶ Kenntnisse zur Fahrzeugtechnik (kleinere Störungen können ggf. in Abstimmung mit der Leitstelle selbst behoben werden).

2.2.2 Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanter Richtlinien/Empfehlungen der EU und des VDV. Dazu zählen u. a.:

- ▶ StVO
- ▶ BO-Strab
- ▶ BO-Kraft
- ▶ EU-Richtlinie 2001/85 EG,
- ▶ VDV-Richtlinie 154
- ▶ VDV-Empfehlungen Nr. 230 und 231

Des Weiteren sind folgende Aspekte zu beachten:

- ▶ Nachweisbare Wartung der Fahrzeuge
- ▶ Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen bei Zugang und Nutzung
 - ▶▶ Niederfluranteil Omnibusflotte: 100%
 - ▶▶ Niederfluranteil Straßenbahnfahrzeuge (je Fzg.): mind. 20%
 - ▶▶ Möglichst Einsatz von Fahrzeugen mit barrierefreien Anteilen sowie Gewährleistung der Zugänglichkeit von Informationen nach

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

dem 2-Sinne-Prinzip (statt sehen – hören und tasten/fühlen, statt hören – sehen und fühlen/tasten)

- ▶ Bei Neubeschaffungen
 - ▶▶ Beachtung des neuesten Stands der Technik
 - ▶▶ Beachtung der EU-Abgasnormen 5/6 oder höher bzw. EEV
 - ▶▶ Beschaffung von barrierefreien Niederflurfahrzeugen, die klimatisiert sind
- ▶ Sauberer Zustand (innen und außen)
- ▶ Vermeidung von belästigender Werbung
- ▶ Linien- und Zielinformation an den Fahrzeugen
- ▶ Akustische und visuelle Informationsmöglichkeit

Weitere Details zu Standards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Cottbus und dem leistungserbringenden Verkehrsunternehmen geregelt, sie orientieren sich am Qualitätsleitfaden des VBB [27].

Das leistungserbringende Verkehrsunternehmen ist zum Nachweis verpflichtet, dass das gegenwärtig vorhandene Komfortniveau der Fahrzeuge mindestens beibehalten und durch Investitionen im Kundeninteresse möglichst verbessert wird. Zwischen der Stadt Cottbus und dem leistungserbringenden Verkehrsunternehmen wird die Qualität des Fahrzeugparks vereinbart. Sind Veränderungen vorgesehen bzw. notwendig, sind diese im Vorfeld abzustimmen.

2.2.3 Komfort und Ausstattung der Haltestellen

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

Das Verkehrsunternehmen ist für die Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht zuständig. Bei Gemeinschaftshaltestellen mehrerer Betreiber stimmen sich diese über die entsprechenden Zuständigkeiten, Nutzungs- und Kostenregelungen ab und dokumentieren diese. Für über gesetzliche Mindestanforderungen hinaus gehende Ausstattungsmerkmale ist der Straßenbaulastträger⁸ zuständig.

⁸ Dies gilt nicht für Anlagen die sich im Anlagevermögen der Cottbusverkehr GmbH befinden.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Bei der Mindestausstattung von Haltestellen wird gemäß den Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg [27] zwischen fünf Haltestellentypen unterschieden:

- ▶ Typ A: Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
- ▶ Typ B: Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung
- ▶ Typ C1: Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität (Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag bzw. nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus/Tram)
- ▶ Typ C2: Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- ▶ Typ C3: Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Zu den Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (Typ A) zählen:

- ▶ Haltestellen an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr bzw. Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag sowie
- ▶ ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Für Cottbus sind diesem Haltestellentyp die Haltestellen an den Verknüpfungspunkten Cottbus Hbf. sowie am Busbahnhof Marienstraße zuzuordnen. Nach der Verlagerung des Busbahnhofes wird die Haltestelle am Busbahnhof Marienstraße der Kategorie C1 zugeordnet werden können.

Zu den Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung (Typ B) zählen:

- ▶ SPNV-Zugangsstellen mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag und
- ▶ ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag.

Der Haltestellentyp B ist für die Stadt Cottbus per Definition nicht relevant, aufgrund der verkehrlichen Systemwirkung sind diesem Typ in Cottbus jedoch die innerstädtischen Umsteigehaltestellen zuzuordnen.

Die Ausstattung der Haltestellen umfasst als vorgegebene Ausstattung Haltestellenmast und –schild nach Vorschriften der BOKraft/BOStrab.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Für alle Haltestellenkategorien ist folgende Grundausstattung vorzusehen:

- ▶ Haltestellenname,
- ▶ das betreibende Verkehrsunternehmen mit Logo,
- ▶ Fahrplan mit Linienband und Umsteigemöglichkeit,
- ▶ die Angabe des Tarifbereichs,
- ▶ das VBB-Logo sowie
- ▶ Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/ allg. Auskunft/ Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise

Darüber hinaus gilt der in Tabelle 6 beschriebene Standard (angepasst nach [27]).

Ausstattungs-elemente	Typ A	Typ B	Typ C1	Typ C2	Typ C3
Weitere Informationen					
Linienetzpläne	x	x	x	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x	[x]	-	-
Fahrpläne Regional-/Fernverkehr	x	[x]	-	-	-
Akustische und dynamische Fahrgastinformation	x	[x]	[x]	-	-
Vertriebseinrichtungen					
Personalbediente Vertriebsstelle	x	x	[x]	-	-
Stationäre Fahrausweisautomaten	x	[x]	[x]	-	-
Kundencenter	[x]	[x]	-	-	-
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	x	x	x	[x]	[x]
Beleuchtung	x	x	x	-	-
Wetterschutzeinrichtung	x	x	[x]	[x]	-
Sitzgelegenheit	x	x	[x]	[x]	-
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	x	x	x	-	-
Abfallbehälter	x	x	[x]	[x]	[x]
Besonderer Service					
Notrufsäule/Infosäule/Inforufsäule	x	-	-	-	-
Öffentlicher Fernsprecher	x	-	-	-	-

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Ausstattungs-elemente	Typ A	Typ B	Typ C1	Typ C2	Typ C3
Uhr	x	[x]	-	-	-
Beheizte Wartehalle	[x]	-	-	-	-
Briefkasten	[x]	-	-	-	-
Gepäckschließfächer/-service	[x]	-	-	-	-
Öffentliches WC	x	[x]			
Verkaufseinrichtung Reisebedarf	[x]	-	-	-	-
Fremdmarketing	[x]	-	-	-	-
Systemverknüpfung					
Park&Ride-Anlage	x	[x]	[x]	-	-
Haltezone	x	x	-	-	-
Bike&Ride-Anlage	x	[x]	[x]	-	-
Taxistellplätze	x	[x]	-	-	-
Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen	[x]	[x]			

Tabelle 6: Standards der Haltestellenausstattung⁹

2.2.4 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Ziel ist die pünktliche Beförderung jedes Fahrgastes. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist.

Besonders wichtig ist, dass nicht zu früh gefahren wird. Verfrühte Fahrten gelten als nicht durchgeführt. Bei einer Verfrühung sollte der Fahrer durch das Betriebsleitsystem eine zu quittierende Information erhalten. Verspätungen, werden bis zu einem Ausmaß von drei Minuten akzeptiert, wobei dadurch keine Anschlüsse gefährdet sein dürfen. Diese Sachverhalte sind Fahrgästen auf Nachfrage mitzuteilen.

Pünktlichkeit wird dem Fahrgast im Rahmen der Servicegarantie zugesichert. Zukünftig sollte erwogen werden, die Pünktlichkeitsgarantie weiterzuentwickeln. Möglichkeiten dafür sind eine niedrigerer Schwellenwert verbunden mit einer etwas kleineren Entschädigung, zum Beispiel in Form einer Einzel-, Vierer- oder Tageskarte und offensiver Kommunikation. Die Erstattung von Taxikosten kann dann in Härtefällen auf Kulanzbasis geregelt werden.

⁹ x – erforderliche Ausstattung [x] – anzustrebende Ausstattung bzw. bei Bedarf

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

Die Pünktlichkeitsstatistik des Betriebsleitsystems dient der Überprüfung von Garantieansprüchen. Darüber hinaus kann die Stadt Cottbus als Aufgabenträger Pünktlichkeitsstatistiken verlangen. Diese können entweder den Anteil der pünktlichen Fahrten an allen durchgeführten Fahrten, die durchschnittliche Verspätung in Minuten oder die Gesamtsumme der angefallenen Verspätungsminuten je Messpunkt ausweisen.

Die Zuverlässigkeit wird als Anteil der durchgeführten Fahrten an der Anzahl der im Fahrplan vorgesehenen Fahrten ausgewiesen und im Rahmen der Berichtspflicht nach EG-VO 1370/2007 Artikel 7 Absatz 1 veröffentlicht. Weitere Einzelheiten sind im QMS des VBB geregelt.

2.2.5 Anschlusssicherung

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und sind im laufenden Betrieb technisch durch das Betriebsleitsystem zu sichern. Wichtige Anschlüsse vom und zum SPNV werden ebenfalls technisch und – wo das nicht sinnvoll ist – auf andere Weise organisatorisch gesichert. Sie werden in geeigneter Form dem Fahrgast kommuniziert, vorzugsweise direkt im Fahrplan und in der Fahrplanauskunft.

Die Abwicklung der Anschlüsse erfolgt automatisiert über das rechnergestützte Betriebsleitsystem. Bei Überschreitung der vorgegebenen Wartezeiten entscheidet die Betriebsleitstelle über die Anschlussgewährung. Die Weiterbeförderung des umsteigenden Fahrgastes sollte in jedem Falle sichergestellt werden, ggf. durch ein vom Verkehrsunternehmen bereitgestelltes oder bestelltes Ersatzverkehrsmittel.

2.2.6 Beschwerdemanagement

Es sind den Fahrgästen die geeigneten Medien wie Telefon, Fax, Internet und Email der Servicestelle mitzuteilen, so dass die Fahrgäste vor, während oder nach der Beförderung Kontakt zu dem betreffenden Verkehrsunternehmen aufnehmen können. Der Fahrgast hat spätestens nach sieben Arbeitstagen Anspruch auf eine Reaktion.

Kundenbeschwerden werden auch von der Stadt Cottbus und vom VBB entgegen genommen. Der VBB betreut darüber hinaus ehrenamtliche Qualitätsscouts und bearbeitet deren Rückmeldungen. Beschwerdebearbeitung und Problemlösung erfolgen wenn notwendig in Zusammenarbeit zwischen VBB, Stadt Cottbus und Verkehrsunternehmen. Bei besonderen Problemen oder Vorkommnissen wertet das betreffende Verkehrsunternehmen die Beschwerden gezielt aus.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2.2.7 Störungsmanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Bei Betriebsstörungen werden die Fahrgäste unverzüglich über Zeitpunkt der Störung, Art der Störung und die gesperrten Strecken informiert. Weiterhin sollte kommuniziert werden, was zur Beseitigung der Störung unternommen wird und welche Auswirkungen die Störung auf den Verkehr hat und – soweit abschätzbar – wie lange die Störung dauern wird. Die Information erfolgt über alle adäquaten Informationskanäle.

2.2.8 Sicherheit

Das Verkehrsunternehmen ist für Wohlbefinden und Sicherheit des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung seiner Verkehrsmittel und Anlagen verantwortlich. Die spezielle Ausbildung bzw. Schulung des Personals im Konfliktmanagement erfolgt im Rahmen der Ausbildung zur Fachkraft im Verkehrsservice. Durch das Fahrpersonal muss eine ständige Verbindung vom Fahrzeug zur Betriebsleitstelle (Sicherheitszentrale) gesichert sein.

Straßenbahnfahrzeuge im Linienbetrieb sind mit Videoüberwachungsanlagen auszurüsten. Neue Omnibusse (außer Kleinbusse) müssen mit Videoüberwachungsanlagen ausgerüstet sein. Dabei sind jeweils die gültigen Datenschutzbestimmungen zu beachten.

Fahrgäste können unter bestimmten Bedingungen außerhalb von Haltestellen aus Bussen aussteigen.

2.2.9 Informationsqualität

Die Verfügbarkeit von Informationen ist Bestandteil des Qualitätsversprechens. Dieses sollte zukünftig dahingehend ausgeweitet werden, dass dem Fahrgast passgenaue Informationen zugesichert werden. Weitere Anforderungen an die Informationsqualität sind in Kapitel 7.3 festgelegt.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2.2.10 Vertriebsqualität

Die Anforderungen an den Vertrieb sind in Kapitel 7.2 festgelegt. Die Aufnahme der Vertriebsqualität in Form einer Zusicherung, dass korrekt beraten wird bzw. dass der Fahrgast das für seine Fahrtwünsche richtige Ticket herausfindet und kaufen kann, sollte in das Serviceversprechen aufgenommen werden.

2.3 Qualitätsmanagement

2.3.1 Qualitätsversprechen und Servicegarantie

Die Qualitätsstandards zu den Kriterien Fahrpersonal, Sicherheit und Information/Kundenservice sind in einem Qualitätsversprechen des Verkehrsunternehmens niedergelegt. Für die Kriterien Pünktlichkeit, Beschwerdemanagement und Sauberkeit gibt es darüber hinaus die Servicegarantie, die dem Fahrgast eine Erstattungsleistung bei Nichterfüllung der jeweiligen Qualitätszusage verspricht.

Eine Kundengarantie im Allgemeinen ist im Rahmen des Qualitätsmanagements sowohl Messinstrument als auch Steuerungsinstrument. Durch Rückmeldung des Kunden werden Qualitätsmängel zeitnah bekannt und können statistisch ausgewertet werden (Messen), gleichzeitig werden durch die Erstattungsforderungen der Kunden Anreize zur Vermeidung von Qualitätsmängeln geschaffen (Steuerung). Aus diesen Gründen und durch die kurze Zeitspanne zwischen dem Auftreten und Bekanntwerden von Qualitätsmängeln, ist eine Kundengarantie ein geeignetes Mittel zur Sicherung und Kommunikation von Qualitätsstandards. Voraussetzung ist, dass die Garantie dem Fahrgast bekannt ist und einfach angewendet werden kann.

Qualitätsversprechen und Servicegarantie sind an Haltestellen, in Fahrzeugen und im Internet zu kommunizieren. Dazu gehört, was garantiert wird, welche Erstattungsleistungen im Garantiefall angeboten werden und wie diese eingefordert werden können.

2.3.2 Datengrundlage

Voraussetzung für ein erfolgreiches Qualitätsmanagement ist die Kenntnis des Qualitätsniveaus. Dafür ist eine gemeinsame Datengrundlage erforderlich. Folgende Sachverhalte werden für die Stadt Cottbus, die Verkehrsunternehmen und die Öffentlichkeit zugänglich dokumentiert, um eine solide gemeinsame Grundlage für die Bewertung der Qualität zu haben und um ein gemeinsames Verständnis von Qualität zu erreichen beziehungsweise zu erhalten:

- ▶ Qualitätsstandards, Inhalte des Qualitätsversprechens, Qualitätskriterien, Zielwerte (soweit vorhanden)

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

- ▶ Inhalte und Methodik von Befragungen, Frage- und Erhebungsbögen
- ▶ umfassende Informationen zu Messverfahren (z. B. Pünktlichkeit)

Auswertungen und Statistiken zu den Qualitätsstandards sind im Rahmen des QMS des VBB festgelegt und werden im Rahmen der Berichtspflichten nach EG-VO 1370/2007 Art. 7 Abs. 1 dokumentiert, dem Aufgabenträger jährlich zur Verfügung gestellt und innerhalb der Qualitätsbilanz des VBB veröffentlicht.

Das Verkehrsunternehmen führt eine Kundenbefragung durch, welche die Qualitätsbewertung aus Kundensicht als wesentlichen Bestandteil aufweist (z. B. Kundenzufriedenheit). Folgende Inhalte sollen in die regelmäßigen Befragungen zum ÖPNV aufgenommen und ebenfalls im jährlichen Bericht veröffentlicht werden:

- ▶ Bekanntheit des Qualitätsversprechens und seiner Bestandteile
- ▶ Bekanntheit der festgelegten Qualitätsstandards

2.3.3 Sicherung der Qualitätsstandards

Die Sicherung der gesetzten Qualitätsstandards ist gleichzusetzen mit der Qualitätssteuerung. Dies beinhaltet die Kontrolle zur Einhaltung der Standards bzw. ein eventuelles Nachsteuern. Grundlage aller Qualitätsbemühungen sollten der Dialog der Beteiligten, ein gemeinsames Qualitätsverständnis und gemeinsame Konsensfindung sein.

Die Servicegarantie (siehe Kapitel 2.3.1) dient der Sicherung der darin beschriebenen Qualitätsstandards, indem bei Nichterfüllung einer Qualitätszusage das Verkehrsunternehmen direkt dem Kunden gegenüber sanktioniert wird. Sie soll somit einen Anreiz zu hoher Qualität bieten. Das Ausmaß der zugesagten Erstattung sollte nach dieser Zielstellung bemessen sein und wenn nötig angepasst werden.

Bei Verdacht auf Schlechtleistung bezüglich eines oder mehrerer Qualitätsstandards sind folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- ▶ Die Unternehmensführung des/der Verkehrsunternehmen und Vertreter des Aufgabenträgers führen situationsbezogen klärende Gespräche durch.
- ▶ Das Verkehrsunternehmen liefert dem Aufgabenträger alle für die Bewertung des betreffenden Qualitätsniveaus bzw. -mangels erforderlichen Daten.
- ▶ Das Verkehrsunternehmen legt einen Plan zur Beseitigung des Mangels vor und dokumentiert dessen Umsetzung.

Anforderungsprofil für die Entwicklung des ÖPNV

2.3.4 Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements

Das Qualitätsmanagement sollte im Konsens zwischen der Stadt Cottbus und dem leistungserbringenden Verkehrsunternehmen weiterentwickelt werden. Dazu gehören:

- ▶ die kundenorientierte und an den Qualitätszielen ausgerichtete Ausgestaltung der Servicegarantie,
- ▶ die Einführung und Festschreibung von Zielwerten auf Basis der vorhandenen Daten,
- ▶ die Anpassung der Mess- und Steuerungsverfahren sowie
- ▶ die Einführung zusätzlicher Qualitätskriterien und –standards falls notwendig.

3 Bewertung des ÖPNV-Systems

3.1 Verkehrssysteme und Liniennetz

Stadtverkehr Cottbus

Das Verkehrsnetz des städtischen ÖPNV umfasst folgende Verkehrsmittel (in der Reihenfolge ihrer Bedeutung)

- ▶ Straßenbahn,
- ▶ Stadtbus und
- ▶ Regionalbus.

Des Weiteren existieren neben dem Cottbuser Hauptbahnhof drei weitere SPNV-Haltepunkte:

- ▶ Sandow,
- ▶ Merzdorf und
- ▶ Willmersdorf-Nord.

Diese Haltepunkte besitzen für den Stadtverkehr eine untergeordnete Bedeutung, sind jedoch aus touristischer Sicht wertvoll (siehe Kap. 3.5.1).

Derzeit finden umfangreiche Baumaßnahmen im Zuge der Bahnhofstraße statt, die eine temporäre Netz- und Fahrplanumstellung zur Folge haben. So werden aktuell nur vier von fünf Straßenbahnlinien mit Straßenbahnen bedient. Weiterhin verkehrt die Linie 2 zwischen Sachsendorf und Sandow als Folge dieser Baumaßnahmen nicht über die Bahnhofstraße sondern über die Stadtpromenade. Als Kompensation wird die durch Busse bediente Linie 1 nicht über die Stadtpromenade sondern über die Bahnhofstraße geführt. Zusätzlich existieren kleinräumige und zeitlich begrenzte Auswirkungen auf den Busverkehr, die sich aus den jeweiligen Bauphasen und der daraus folgenden Verkehrsorganisation ergeben.

Das derzeitige Angebot (Stand 1. Halbjahr 2012) ist keine geeignete Bewertungsgrundlage, da es sich dabei um einen zeitlich begrenzten und nicht repräsentativen Bauzustand handelt.

Bewertung des ÖPNV-Systems

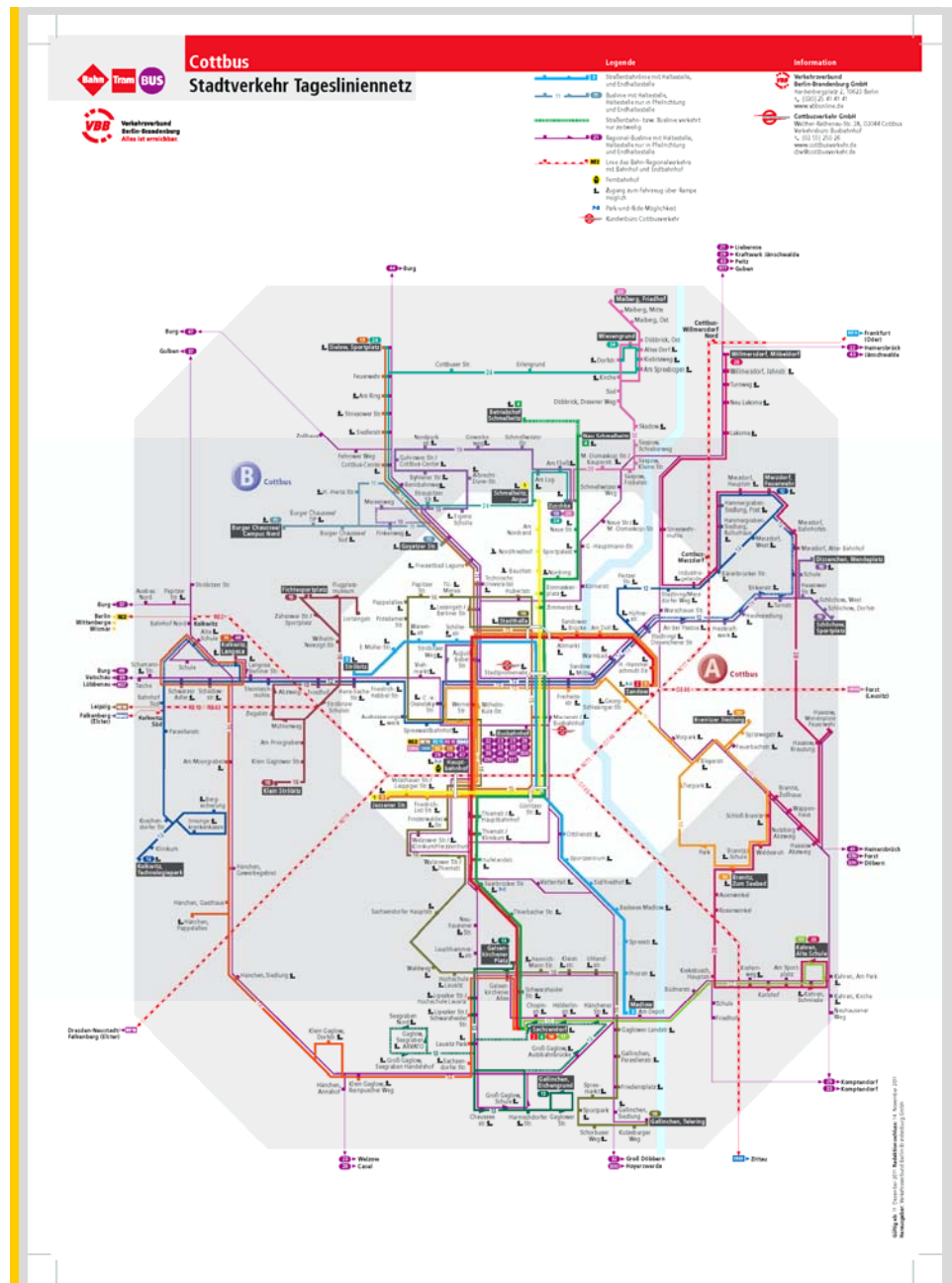


Abbildung 7: Liniennetzplan Cottbus AB Tagnetz¹⁰

¹⁰ Quelle: Cottbusverkehr (Stand April 2012), nach Fertigstellung Baumaßnahme Bahnhofstraße ab Herbst 2012; eine vergrößerte Darstellung ist in der Anlage 1 zu finden

Bewertung des ÖPNV-Systems

Als Grundlage für die Bewertung des ÖPNV-Systems dient der Regelbetrieb, der sich auf Basis des Fahrplans (Stand 11.12.2011) und fertiggestellter Bahnhofstraße einstellen wird. Somit ist gewährleistet, dass die Bewertung des ÖPNV-Systems auf Basis des Netzes erfolgt, welches für den Gültigkeitszeitraum bis 2016 relevant ist.

Die Straßenbahn bildet das Rückgrat des ÖPNV in Cottbus. Die drei Hauptlinien verkehren alle im 15-min-Takt und werden ergänzt durch die weniger stark nachgefragte Linie 1 im 20-min-Takt. Die Erschließung von nicht durch die Straßenbahn abgedeckten Stadtgebieten erfolgt durch die Stadtbuslinien, die Taktfolgen zwischen 20 und 60 min aufweisen. Zusätzlich verkehren viele Regionalbuslinien, die zum Teil auch Erschließungsfunktionen im Randbereich übernehmen. Alle Regionalbuslinien verkehren bis ins Zentrum der Stadt und verstärken somit auf diesen Achsen die Angebote von Stadtbus und Straßenbahn.

Nachfolgend sind die Linien der Straßenbahn und des Stadtbusverkehrs und ihre Bedienzeiträume im Wochenverlauf aufgeführt:

Linie		Takt HVZ	Bedienzeitraum		
Nr.	Bezeichnung	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa	So
1	Schmellwitz-Anger <> Jessener Straße	20 min	5 – 20 Uhr ¹¹		
2	Sandow <> Sachsendorf	15 min	5 – 20 Uhr	-	-
3	Ströbitz <> Madlow	15 min	5 – 20 Uhr		
4	Neu-Schmellwitz <> Sachsendorf	15 min	5 – 20 Uhr		
5	Sandow <> Jessener Straße	-		5 – 20 Uhr	12 – 20 Uhr

Tabelle 7: Straßenbahnlinien Cottbus

Linie		Takt HVZ	Bedienzeitraum		
Nr.	Bezeichnung	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa	So
3N	Ströbitz <> Madlow <> Gallinchen	-	20 – 24 Uhr		
4N	Neu Schmellwitz <> Groß Gaglow	-	20 – 4 Uhr	20 – 5 Uhr	
5N	Branitz <> Sandow <> Jessener Straße	-	20 – 24 Uhr		5 – 12 Uhr 20 – 24 Uhr

¹¹ am Wochenende ganztägig Busverkehr und Bedienung zwischen Schmellwitz-Anger und Stadthalle

Bewertung des ÖPNV-Systems

Linie		Takt HVZ	Bedienzeitraum		
Nr.	Bezeichnung	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa	So
10	PÜCKLERLINIE: Hauptbahnhof <> Branitzer Siedlung <> Branitz	30 min	5 – 21 Uhr	7-21 Uhr	
11	Goyatzer Straße <> Burger Chaussee	60 min	7 – 18 Uhr ¹² , 16	-	-
12	Merzdorf <> Kolkwitz	30 min	5 – 24 Uhr	-	-
12/14	Sachsendorf <> Kolkwitz <> Merzdorf	-	-	6 – 24 Uhr ¹³	
13	Gelsenkirchener Platz <> Groß Gaglow <> Gallinchen, Eichengrund	20 min	5 – 21 Uhr	7 – 21 Uhr	-
14	Kolkwitz <> Hänchen <> Sachsendorf	60 min	6 – 20 Uhr	-	-
15	Sielow <> Busbahnhof <> Hauptbahnhof	30 min ¹⁴	5 – 23 Uhr	6 – 23 Uhr	
16	Stadthalle <> Uhlandstraße <> Gallinchen, Teling	20 min ¹⁵	5 – 21 Uhr	6 – 21 Uhr	12 – 21 Uhr
17	Sachsendorf <> Madlow <> Kahren	60 min	6 – 19 Uhr	9 – 15 Uhr ¹⁶	-
18	Klein Ströbitz <> Fichtesportplatz	60 min ¹⁷	6 – 18 Uhr ¹⁶	-	-
19	Neu Schmellwitz <> Stadtzentrum <> Schlichow	30 min	5 – 20 Uhr	-	-
20	Neu Schmellwitz <> Döbbrick <> Maiberg	30 min ¹⁸	5 – 24 Uhr	8 – 3 Uhr ¹⁹	
24	Döbbrick <> Neu Schmellwitz <> Sielow	einzelne Fahrten	7 – 15 Uhr (nur an Schultagen)	-	-
28	Willmersdorf <> Dissenchen <> Kahren	einzelne Fahrten	7 – 15 Uhr (nur an Schultagen)	-	-

Tabelle 8: Stadtbuslinien Cottbus

¹² ab Burger Chaussee erst ab 10 Uhr

¹³ nach 20 Uhr zwei Rufbusverbindungen zw. Kolkwitz und Stadtzentrum

¹⁴ in der Früh-HVZ nicht im gesamten Zeitraum

¹⁵ Zwischen Uhlandstraße <> Gallinchen: 60 min

¹⁶ als Rufbus

¹⁷ in der Früh-HVZ nicht im gesamten Zeitraum, in der Spät-HVZ abschnittsweise 30 min

¹⁸ kein stringenter Takt, zeitweise durch Schülerfahrten ergänzt

¹⁹ zwischen 18 und 3 Uhr sowie an Sonntagen als Rufbus

Bewertung des ÖPNV-Systems

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die erbrachten Fahrplanleistungen der Cottbusverkehr GmbH getrennt nach Verkehrszweig (Stand 31.12.2011). Die Wagenkilometer liegen um ca. 0,1 Mio. über dem in der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Cottbus und der Cottbusverkehr GmbH vereinbarten Volumen für das Jahr 2011.

Verkehrszweig	Wagenkilometer p.a.
davon Straßenbahn	1 Mio.
davon Omnibus Stadtverkehr	1,8 Mio.
davon Omnibus Regionalverkehr	2,1 Mio.
davon sonstige Verkehrsleistungen	0,4 Mio.

Tabelle 9: Fahrplanleistungen Cottbusverkehr²⁰

Stadt-Umland- und Regionalverkehr

Derzeit verkehren 19 Regionalverkehrslinien von bzw. nach Cottbus, die von den Verkehrsunternehmen Cottbusverkehr GmbH, Neißeverkehr GmbH, Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz sowie Omnibuscenter LEO-REISEN (unter Betriebsführerschaft Cottbusverkehr) betrieben werden.

Eine Übersicht über die von/ nach Cottbus verkehrenden Regionalverkehrslinien ist in der nachfolgenden Tabelle 10 enthalten.

Linie		Betreiber	Verkehrstage		
Nr.	Bezeichnung		Mo-Fr	Sa	So
21	Cottbus <> Peitz <> Drachhausen <> Lieberose	CV	X	X	X
22	Cottbus <> Maust <> Heinersbrück - Radewiese	CV	X		
23	Cottbus <> Siewisch <> Drebkau <> Steinitz <> Neupetershain <> Welzow	LEO	X		
23/26	Cottbus <> Auras <> Leuthen <> Drebkau <> Neupetershain <> Casel	CV		X ¹	X ¹
25	Cottbus <> Frauendorf/Kahren <> Neuhau- sen/Roggosen <> Gablenz/Komptendorf	CV	X	X ¹	X ¹
26	Cottbus <> Auras <> Drebkau <> Greifenhain <>	CV	X		

²⁰ Quelle: www.cottbusverkehr.de (Stand April 2012)

Bewertung des ÖPNV-Systems

Linie		Betreiber	Verkehrstage		
Nr.	Bezeichnung		Mo-Fr	Sa	So
	Casel				
29	Cottbus <> Peitz <> Kraftwerk Jänschwalde	CV	X	X	X
32	Cottbus <> Groß Gaglow <> Groß Döbbern	CV	X		
33	Cottbus <> Kahren <> Neuhausen <> Komptendorf <> Gablenz	CV/NV	X		
35	Cottbus <> Kolkwitz <> Vetschau	CV	X		
35/37	Cottbus <> Kolkwitz <> <> Kunersdorf <> Vetschau <> Burg	LEO		X ¹	X ¹
37	Cottbus <> Kolkwitz <> Gulben <> Kunersdorf <> Babow <> Müschen <> Burg	LEO	X		
39	Cottbus <> Glinzig <> Kackrow <> Krieschow <> Brodtkowitz	CV	X		
41	Cottbus <> Kahren <> Tagebau Jänschwalde <> Heinersbrück	CV	X	X ²	
44	Cottbus <> Sielow <> Briesen <> Fehrow <> Schmogrow <> Burg	LEO	X	X	X ³
47	Cottbus <> Briesen <> Werben <> Burg	LEO	X	X	X
607	Lübbenau <> Vetschau <> Cottbus	VGOSL	X		
800	Hoyerswerda <> Spremberg <> Cottbus	NV	X	X	X
850	Forst <> Klinge <> Kathlow <> Cottbus	NV	X		
851	Forst <> Döbern <> Cottbus	NV	X		
877	Guben <> Cottbus	NV	X	X	X

¹ nur Anruffahrten, ² nur in Richtung Cottbus (eine Anruf-Fahrt), ³ drei Anruf-Fahrten von/nach (Striesow) Fehrow

Tabelle 10: Regionalverkehrslinien von/ nach Cottbus

Im Umland charakterisiert der Spree-Neiße-Takt einschließlich seiner Verknüpfungen mit benachbarten Gebieten sowie mit der Stadt Cottbus das ab 2007 eingeführte ÖPNV-Bedienungssystem des Landkreises Spree-Neiße. Dieser ist gekennzeichnet durch eine hierarchische Angebotsstruktur und einen Integralen Taktfahrplan (ITF) mit Cottbus als ITF-Knoten [21].

3.2 Erschließungsqualität

Die räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Stadt Cottbus ist als gut einzuschätzen. In folgenden Bereichen bestehen Fußwegentfernungen, die größer sind als die Haltestelleneinzugsgebiete:

- ▶ Sachsendorf (westlicher dörflicher Teil)
- ▶ Südöstliche Innenstadt (südl. Ostrow)
- ▶ Spremberger Vorstadt (Bautzener Straße)
- ▶ Wohnpark Sielow
- ▶ Branitz (südlicher Teil)
- ▶ Kiekebusch (nördlicher Teil)
- ▶ Gallinchen (südlicher Teil)

An Wochenenden treten weitere Erschließungslücken auf, die aus der Anpassung des Fahrplanangebotes resultieren. Eine deutlich eingeschränkte Erschließung bzw. keine Erschließung erfolgt für:

- ▶ Maiberg
- ▶ TIP (perspektivische Relevanz)
- ▶ Klein Ströbitz
- ▶ Steinteichmühle

In den meisten Fällen bieten die infrastrukturellen Voraussetzungen keine adäquate Möglichkeit der ÖPNV-Bedienung bzw. rechtfertigt die geringe Nutzungsdichte kein zusätzliches Angebot. Sofern entsprechende Möglichkeiten geschaffen werden (Straßenbreiten, Wendemöglichkeiten etc.) sollte vorrangig die Erschließung des Wohnparks Sielow verbessert werden. Angebote in Sachsendorf und der östlichen Spremberger Vorstadt²¹ hat es bereits in der Vergangenheit gegeben – diese wurden nach Angaben von Cottbusverkehr GmbH allerdings nur schwach nachgefragt. Hier ist dem weiteren Fußweg jeweils zur nächsten gut bedienten Haltestelle der Vorzug gegenüber einem zusätzlichen Angebot mit geringeren Zugangswegen aber geringerer Bedienungshäufigkeit zu geben.

²¹ Die Bedienung der östlichen Spremberger Vorstadt (Bautzener Straße) erfolgte vom 29.4.1995 bis 26.4.1996 durch die Buslinie 19 Schmellwitz, Querstraße - Stadtzentrum - Bautzener Straße - Schleife Sportzentrum und wurde auf Grund mangelnder Nachfrage nach einem Jahr wieder eingestellt.

Bewertung des ÖPNV-Systems

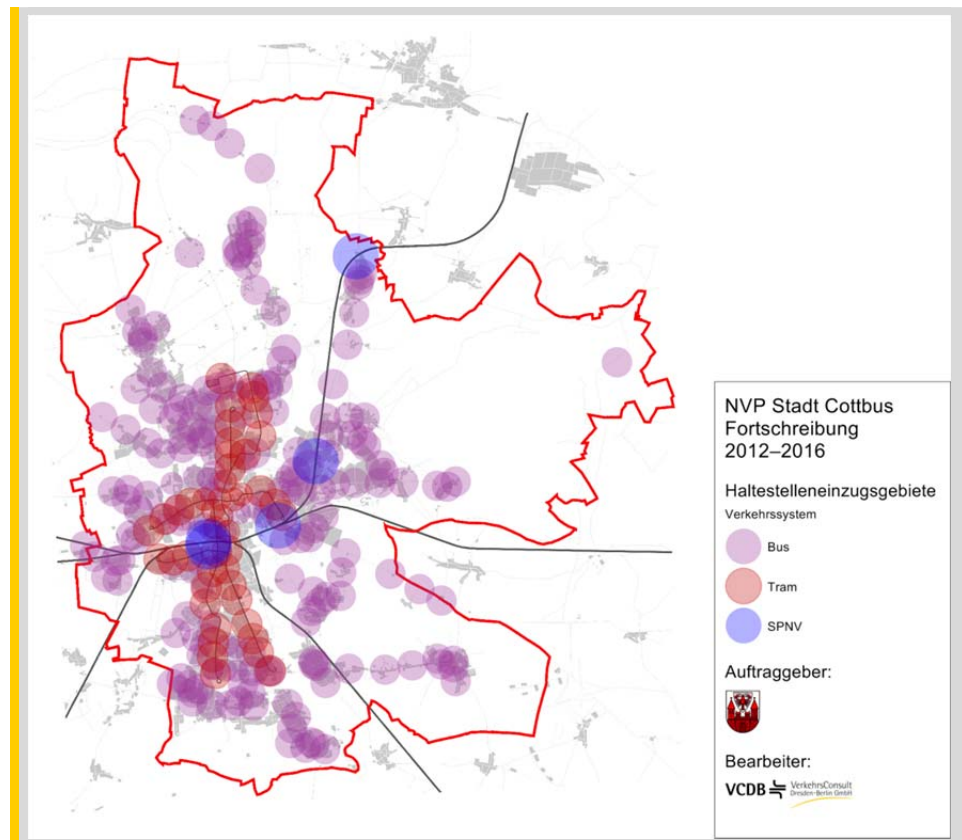


Abbildung 8: Erschließung Haltestelleneinzugsgebiete

Die Vorgaben für die Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Haltestellenabfahrten) werden für die Kernzone und für die Gebiete mit hoher Nutzungsdichte zu allen Verkehrszeiten eingehalten.

In Gebieten mit geringer Nutzungsdichte entspricht insbesondere im Zeitbereich der Normalverkehrszeit am Wochenende das Angebot nicht über den gesamten Zeitbereich den Zielwerten. Dies betrifft Gebiete mit sehr geringen Einwohnerdichten, bei denen das Angebot in diesem Zeitbereich zumeist bei einem 2-h-Takt liegt. Gemäß den Standards zur Bedienungshäufigkeit wäre ein Angebot im Stundentakt vorgesehen, dessen Einhaltung einen deutlichen betrieblichen Mehraufwand induzieren würde, wogegen die zu erwartenden Nachfragesteigerung im Verhältnis dazu als sehr gering eingestuft werden können, so dass eine Abweichung vom Standard in diesen Fällen aus wirtschaftlichen Gründen nachvollziehbar ist.

3.3 Verbindungsqualität

Der Bedienungszeitraum ist im Stadtgebiet Cottbus unterschiedlich ausgeprägt. Die Abbildung 9 und die Abbildung 10 zeigen die ersten Abfahrten und die letzten Ankünfte an einem mittleren Werktag. Es ist zu erkennen, dass für die Kernzone und fast alle Gebiete (außer BTU) mit hoher Nutzungsdichte (Verbindungskategorie A) die vorgesehenen Bedienzeiträume eingehalten werden. Teilweise erfolgt die Bedienung auch darüber hinaus.

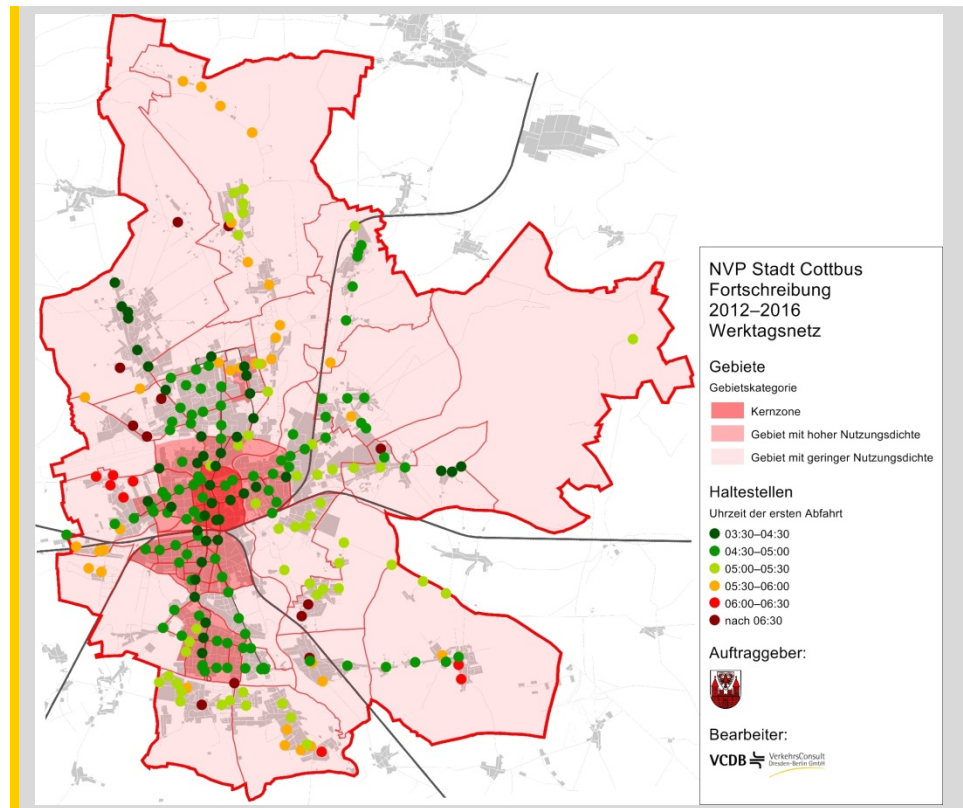


Abbildung 9: werktäglicher Bedienungszeitraum, früheste Abfahrt

Bewertung des ÖPNV-Systems

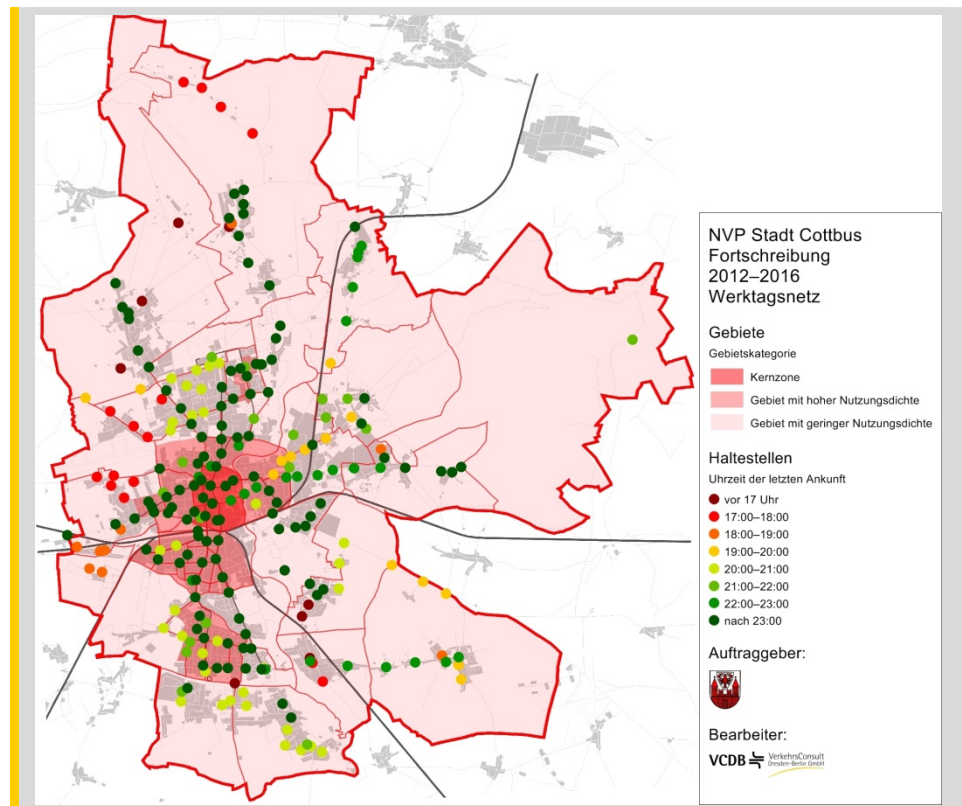


Abbildung 10: werktäglicher Bedienzeitraum, späteste Ankunft

Die Gebiete mit geringer Nutzungsdichte weisen unterschiedliche Qualitäten bei den Bedienungszeiträumen auf. Insbesondere in Randlagen und Gebieten mit geringer Besiedlung werden die Vorgaben für die Bedienzeiträume nicht vollumfänglich erfüllt (vgl. nachfolgende Tabelle).

Kat.	Quelle	Ziel	früh zu spät	abends zu zeitig
A	BTU	Stadtmitte	X	X
A	Stadtmitte	BTU		X
B	IG Merzdorf/ HG	Stadtmitte		X
B	Heidesiedlung	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Heidesiedlung		X
B	Dissenchen	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Dissenchen		X
B	Branitzer Siedlung	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Branitzer Siedlung		X
B	Stadtmitte	Sachsendorf West		X
B	Klein Ströbitz	Stadtmitte		X

Bewertung des ÖPNV-Systems

Kat.	Quelle	Ziel	früh zu spät	abends zu zeitig
B	Stadtmitte	Klein Ströbitz		X
B	TIP / CIC	Stadtmitte	X	X
B	Stadtmitte	TIP / CIC	X	X
B	Döbbrick / Skadow	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Döbbrick / Skadow		X
B	Maiberg	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Maiberg		X
B	Merzdorf	Stadtmitte		X
B	Schlichow	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Schlichow		X
B	Stadtmitte	Kahren		X
B	Stadtmitte	Kiekebusch		X

Tabelle 11: Abweichung Vorgaben Bedienzeitraum Werktags

Der Zielwerte für die Bedienungshäufigkeit werden für die Verbindungen der Relation A eingehalten und z. T. übererfüllt. Lediglich für die Relation BTU - Stadtzentrum kann ein leicht unter den Zielwerten liegendes Angebot festgestellt werden (drei statt vier Fahrten/h in der HVZ). Da es sich bei der BTU um eine Campusuniversität handelt, sind die Defizite primär für die werktägliche An- und Abreise nicht aber für den gesamten Tagesverlauf relevant.

Für die Verbindungen der Relationen werden die Vorgaben in der HVZ lediglich für die Gebiete Maiberg und für das Gebiet TIP (perspektivische Relevanz) nicht eingehalten. Für Maiberg ist aufgrund seiner sehr geringen Siedlungsdichte und peripheren Lage eine wirtschaftliche Erschließung unter Einhaltung aller Standards nicht darstellbar. Die Erschließung des Gebietes TIP ist bedingt, durch den derzeitigen Entwicklungsstand noch nicht in vollem Umfang notwendig. Bei einer positiven Entwicklung des TIP sollte das Verkehrsangebot an die Standards angepasst werden.

3.4 Verknüpfung der Verkehrsträger

Die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und dem Stadtverkehr Cottbus ist der Hauptbahnhof.

Derzeit werden vier der fünf Straßenbahnlinien sowie die Stadtbuslinie 16 an den Hauptbahnhof geführt, die Stadtbuslinien 10 und 15 enden hier. Die Umsteigewege betragen zwischen 100 und 600 m, wobei die Umsteigewege von den Straßenbahnlinien 2 und 4 zum SPNV am längsten sind. Der Busbahnhof befindet sich in einer Entfernung von ca. 1.000 m.

Bewertung des ÖPNV-Systems

Zum Erreichen des Hauptbahnhofes ist eine Zwischenfahrt mit dem Stadtverkehr notwendig. Einige Regionalbuslinien verfügen über Zwischenhalte in der Nähe des Hauptbahnhofes bzw. enden dort.

Durch die geplante Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes im Rahmen des Projektes „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“ mit Heranführung der Straßenbahn- und Buslinien sowie durch die Verlegung des Busbahnhofes zum Hauptbahnhof werden eine Reduzierung der Umsteigewege und damit die Erhöhung der Attraktivität des Verknüpfungspunktes erreicht.

Die herausragenden Verknüpfungspunkte im Stadtverkehr sind neben dem Hauptbahnhof und dem Busbahnhof (mit Stadtverkehrshaltestelle Marienstraße) die Haltestellen Stadtpromenade und Stadthalle im Zentrum. Diese und weitere wesentliche Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 12 dargestellt.

Verknüpfungspunkt	Straßenbahnlinien	Buslinien	Max. Fußwegentfernung
Hauptbahnhof	1, 2, 4, 5	10, 15, 16, RV	100 bis 600 m
Busbahnhof / Marienstraße	1, 3, 4	15, RV	50 m
Stadtpromenade	1, 3, 4, 5	10, 12, 15, 19, RV	200 m
Stadthalle	1, 2, 3, 4, 5	15, 16, RV	100 m
Gelsenkirchener Platz	2, 4	13, 14, 16, RV ²²	100 m
Sachsendorf	2, 4	14, 17	50 m
Ströbitz H.-Sachs-Str.	3	12, 18, RV	80 m
Neu Schmellwitz, Zuschka	4	19, 20, 24	-
Madlow	3	16, 17, RV	100 m

Tabelle 12: Wesentliche Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Cottbus

Wesentlich für die intermodale Verknüpfung sind in der Fahrradstadt Cottbus Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlagen befinden sich am Hauptbahnhof, am Busbahnhof, an den Straßenbahndestellen Sachsendorf, Ströbitz, Madlow und Sandow sowie an den Haltestellen Zusch-

²² Fahrten im Schülerverkehr

Bewertung des ÖPNV-Systems

ka, Kahren und Sielow. Die Kapazitäten sind nahezu ausgeschöpft, besonders am Hauptbahnhof sollten sie beständig erweitert werden.

Ausgewiesene P+R-Anlagen gibt es an der Haltestelle Saarbrücker Straße (Schleife Thiemstraße), am Hauptbahnhof und in Sandow.

3.5 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.5.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

SPNV

Das Empfangsgebäude des Cottbuser Hauptbahnhofes befindet sich in einem guten baulichen Zustand und bietet Zusatzangebote für Einkauf und Information. Die barrierefreie Zugänglichkeit zu allen Bahnsteigen bzw. die barrierefreie Ausbildung der Bahnsteige selbst ist derzeit noch nicht gegeben. Aus Sicht der Stadt Cottbus ist die zeitnahe Behebung dieses Defizits zwingend erforderlich.

Das Bahnhofsgelände, insbesondere die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes befindet sich derzeit in der Planung (vgl. Kapitel 5.5). Die im Zeitraum des vorliegenden NVP vorgesehene Umgestaltung zu einem zentralen Verknüpfungspunkt von SPNV, Straßenbahn, Stadtbus und Regionalbus (mit Verlegung des Busbahnhofes) wird zu wesentlichen Verbesserungen in Bezug auf die Umstiegs- und Verknüpfungssituation für die Fahrgäste führen. Aus Sicht der Stadt Cottbus ist des Weiteren der Erhalt des Tunnelzugangs in nördlicher Richtung in Bezug auf die weitere Stadtentwicklung erstrebenswert, wird aber mittelfristig aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht vertieft verfolgt.

Der Haltepunkt Cottbus-Sandow befindet sich in einem guten baulichen Zustand. In unmittelbarer Nähe sind an diesem Haltepunkt Angebote des Stadtverkehrs (Straßenbahnlinien 2 und 5) und der Parkeisenbahn Cottbus und zu erreichen. Weitere bediente SPNV-Haltepunkte sind Cottbus-Willmersdorf Nord und Cottbus-Merzdorf, die an der durch den RE 11 bedienten Kursbuchstrecke 211 Cottbus - Eisenhüttenstadt - Frankfurt (Oder) gelegen sind. Beide Haltepunkte befinden sich in städtischen Randlagen (Industriegebiet bzw. Möbeleinkaufszentrum) und sind in einem sehr guten baulichen Zustand. Beide Stationen dienen als Verknüpfung zum Tourismus ins Cottbuser Umland und besitzen nachfrageseitig derzeit noch eine untergeordnete Bedeutung. Diese wird aber im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung des Cottbuser Ostsees eine positive Entwicklung erfahren.

Stadtverkehr

Die übliche Ausstattung der Haltestellen im Stadtverkehr besteht aus Haltestellenschild (bzw. -stele) mit Angabe des Haltestellennamens und der frequentierenden Linien, dem Fahrplan, dem Liniennetzplan und

Bewertung des ÖPNV-Systems

einem Papierkorb sowie teilweise Wetterschutz. An ausgewählten Haltestellen (bei der Straßenbahn generell) ist ein Lautsprecher integriert, der für die Verbreitung von Kundeninformation genutzt werden kann. Bei vielen Straßenbahnhaltestellen wurde dieser Standard um die beleuchteten Haltestellenstelen und den gläsernen Wetterschutz, die dynamische Fahrgastinformation (DFI), das Blindenleitsystem, die Spritzschutzwände und nach Möglichkeit die Realisierung von Bahnsteigen ergänzt.

In Cottbus gibt es insgesamt 91 Richtungshaltestellen der Straßenbahn, davon sind 87 barrierefrei (96 %) ausgestaltet sowie 389 Richtungshaltestellen des Busses, wovon 58% barrierefrei ausgebildet sind.

Regionalverkehr

Der Busbahnhof Cottbus in der Marienstraße besteht aus zehn überdachten Bussteigen und drei Ankunftshaltestellen. Alle Bussteige sind barrierefrei zugänglich. Ein Verkehrs- und Servicebüro, eine Fahrradabstellanlage mit 50 Stellplätzen, eine öffentliche, behindertengerechte Toilettenanlage, ein Telefon und ein Versorgungskiosk ergänzen die Ausstattung. Standardhaltestellen des Regionalverkehrs weisen zumeist nur die Grundausrüstung mit Schild und Fahrplan auf. Im Zuge der Realisierung des Projektes „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“ ist der Umzug des Verkehrs- und Servicebüros in das erweiterte Kundenzentrum an der Stadtpromenade und die Errichtung eines Servicebüros am Hauptbahnhof geplant.

3.5.2 Strecken

Das Streckennetz der Straßenbahn in Cottbus ist zum großen Teil zweigleisig ausgebildet. Die Gleislänge der vorhandenen Gleistrassen der Straßenbahn beträgt ca. 51 km, wovon ca. 60% vom MIV separiert auf unabhängigem bzw. besonderem Bahnkörper geführt werden. In der folgenden Tabelle 13 sind die wichtigsten Daten zum Streckennetz der Straßenbahn in Cottbus zusammen gestellt.

Streckennetz Straßenbahn	Länge
Gleislänge gesamt	50,77 km
davon unabhängiger Bahnkörper	12,27 km
davon besonderer Bahnkörper	18,33 km
davon straßenbündiger Bahnkörper	16,95 km
davon in Betriebshöfen	3,22 km
Streckenlänge gesamt	23,70 km

Bewertung des ÖPNV-Systems

Streckennetz Straßenbahn	Länge
davon eingleisig	4,00 km
davon zweigleisig	19,70 km
davon unabhängiger/ besonderer Bahnkörper	16,40 km

Tabelle 13: Übersicht Streckennetz Straßenbahn

Busspuren existieren auf einer Länge von 3,8 km ausschließlich auf Gleisanlagen der Straßenbahn. Von den relevanten LSA der Stadt Cottbus ist durch ein Beschleunigungsprogramm bisher der überwiegende Teil für die Beschleunigung des ÖPNV technisch ausgerüstet worden. Die Weiterentwicklung erfolgt schrittweise im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagementsystems, welches mit der Zielstellung der intelligenten stadtverträglichen Abwicklung und Koordinierung des gesamten Stadtverkehrs installiert wird. Seitens des Aufgabenträgers ist zu gewährleisten, dass die technischen Möglichkeiten der ÖPNV-Beschleunigung an LSA in vollem Maße ausgeschöpft werden, um bestehende Verbesserungspotenziale zu heben.

Der Erneuerungszustand der Strecken ist insgesamt als gut einzustufen. Allerdings werden Erhaltungsinvestitionen und Sanierungsmaßnahmen aufgrund wirtschaftlicher Zwänge zunehmend zeitlich gestreckt und verschoben, so dass die Infrastruktur zunehmend Verschleiß ausgesetzt sein wird.

Im Geltungszeitraum des NVP wird das Streckennetz der Straßenbahn durch das Projekt „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“ angepasst und erweitert. Gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung (IV-094-10/09 vom 24.06.2009) war vorgesehen, kurz- bis mittelfristig die Aufgabe der Streckenabschnitte nach Schmellwitz Anger und Jessener Straße vorzubereiten.

Da die Erweiterung des Netzes im Bereich Carl-Thiem-Klinikum langfristig weiterverfolgt werden soll, ist aber ein Netzzustand anzustreben, der den Streckenabschnitt Jessener Straße als aktives Netzelement beinhaltet. Gemäß der aktuellen Planungen ist der Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebs zur Jessener Straße zunächst gesichert, da die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen (Einbau eines Abzweigs) bei den Planungen zum Projekt „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“ berücksichtigt werden und die kurzfristigen Kostenvorteile einer Busbedienung auf diesem Abschnitt geringer eingestuft werden, als die langfristigen Chancen, die sich aus dem Weiterbetrieb und der Netzerweiterung zum Carl-Thiem-Klinikum ergeben.

Bewertung des ÖPNV-Systems

Der Streckenabschnitt nach Schmallwitz, Anger soll gemäß aktuellen Planungen weiterhin auf Busbetrieb umgestellt werden, da ein Straßenbahnbetrieb aufgrund der Nachfragesituation nicht sinnvoll ist. Nach Abwägung der zu erwartenden Betriebskosteneinsparungen und möglicher Fördermittelrückzahlungen soll der Verkehrsträgerwechsel im Jahr 2015 stattfinden.

3.5.3 Betriebshof

Der im Jahr 2000 fertiggestellte Betriebshof Schmallwitz der Cottbusverkehr GmbH liegt im Norden der Stadt Cottbus. Er verfügt auf einer Gesamtfläche von 79.420 m² über eine vollständige Betriebshofausstattung einschließlich

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

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

3.5.4 Fahrzeuge für den Straßenbahnverkehr

Im Bestand der Cottbusverkehr GmbH befinden sich 21 Straßenbahnen vom Typ KTNF 6 der Baujahre 1983 bis 1990, die zwischen 1995 und 1998 alle um ein Niederflurmittelteil ergänzt wurden, so dass im Straßenbahnregelverkehr auf allen Kursen Fahrzeuge mit Niederfluranteil eingesetzt werden. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beträgt 25 Jahre, der Ausrüstungsgrad mit Videoüberwachung ist größer als 90%. Für Sonderverkehre werden darüber hinaus drei historische Fahrzeuge (Baujahre 1928-1965) eingesetzt.

Im Jahr 2012 beginnt die Cottbusverkehr GmbH mit der umfassenden Restauration von mindestens 10 Straßenbahnfahrzeugen, deren Lebensdauer dadurch um mindestens zwei Hauptinspektionen (à 8 Jahre) verlängert werden soll. Ein erstes Fahrzeug dieser sogenannten „Langläufer“ ist am 19. April 2012 in Betrieb gegangen. Darüber hinaus ist es für die Stadt Cottbus dringend erforderlich, bis zum Jahr 2020 neue Straßenbahnen zu beschaffen. Damit dies gewährleistet werden kann sind hierfür Fördermittel zu generieren. In Abhängigkeit des verfügbaren Fördermittelvolumens sollten bis Ende 2020 zwischen fünf (ohne För-

dermittel) und zehn (mit Fördermitteln) neue Straßenbahnen beschafft werden.

3.5.5 Fahrzeuge für den Stadtbusverkehr und Stadt-Umland-Verkehr

Die Cottbusverkehr GmbH verfügt über insgesamt 44 Busse, davon

- ▶ 34 Standardbusse und
- ▶ 10 Gelenkbusse.

Diese weisen ein Durchschnittsalter von 7,25 Jahren auf (Stand Dezember 2011). Der Ausrüstungsgrad mit Videoüberwachung beträgt ca. 86%.

Durch die Verkehrsservice Cottbus GmbH (ein Tochterunternehmen der Cottbusverkehr GmbH) werden weitere Fahrzeuge, hauptsächlich Kleinbusse und Taxis im Linienbetrieb, insbesondere bei alternativen Verkehrsangeboten eingesetzt. Des Weiteren werden Leistungen auch durch Subunternehmer erbracht, die hauptsächlich Standardlinienbusse einsetzen.

3.6 Organisation

3.6.1 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund

Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die kommunalen Gebietskörperschaften des Landes Brandenburg haben sich in der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH zusammengeschlossen, um als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bzw. übrigen Personennahverkehr einen Verkehrsverbund zu bilden.

Zweck der VBB GmbH ist es, die nachfrage- und bedarfsgerechte Sicherung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern.

Mit den im Verbundgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen hat die VBB GmbH einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, der die Grundlage für die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit dem Verkehrsverbund bildet. Die in der Stadt Cottbus verkehrenden Verkehrsunternehmen haben diesen Kooperationsvertrag unterzeichnet.

Die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien soll mit den im weiteren Linienverlauf zuständigen Aufgabenträgern erfolgen.

Bewertung des ÖPNV-Systems

3.6.2 Organisation in der Stadt Cottbus

Die Aufgabenverteilung in der Stadt Cottbus ist entsprechend der gesetzlichen Anforderungen wie im Folgenden beschrieben organisiert. Der Aufgabenträger (Stadt Cottbus) ist zuständig für Regieaufgaben sowie die Erstellung von Planungs- und Qualitätsvorgaben. Dazu zählen die:

- ▶ Nahverkehrsplanung,
- ▶ Bestellung der Verkehrsleistung,
- ▶ Beantragung, Entgegennahme und Sicherung der Verwendung der Landesmittel nach dem ÖPNV-Gesetz,
- ▶ Zuweisung der Finanzmittel an die Leistungsersteller,
- ▶ Erarbeitung von Vorgaben zur Planung des Verkehrsangebotes und
- ▶ Weiterentwicklung der Vorgaben zur Qualität des ÖPNV in seinem Verantwortungsbereich.

Das leistungserbringende Verkehrsunternehmen (gegenwärtig Cottbusverkehr GmbH) ist zuständig für die:

- ▶ Beantragung, Entgegennahme und Sicherung der Verwendung der Landesmittel der Schwerbehindertenbeförderung nach Sozialgesetzbuch (SGB IX),
- ▶ Umsetzung der Planungsvorgaben zum Verkehrsangebot,
- ▶ Erbringung der bestellten Verkehrsleistung,
- ▶ Ergebnisrechnung,
- ▶ Marketingaufgaben in Aufgabenteilung mit dem VBB.

Die Liniengenehmigungen für die Linien im Stadtverkehr Cottbus liegen bei der Cottbusverkehr GmbH. Die Liniengenehmigungen wurden nach § 13 PBefG (eigenwirtschaftliche Verkehre) vergeben. Die Laufzeit der Liniengenehmigungen ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Es ist geplant die derzeit noch unterschiedlichen Laufzeiten im Busbereich zu harmonisieren.

Verkehrsmittel	Laufzeit der Liniengenehmigung
Straßenbahnlinien 1 bis 5	31.12.2019
Abendbuslinien 3N und 5N	31.12.2015
Abendbuslinie 4N	31.12.2012
Stadtbuslinien	31.07.2017

Tabelle 14: Liniengenehmigungen Stadtverkehr

Bewertung des ÖPNV-Systems

Die Cottbusverkehr GmbH lässt die Verkehrsleistungen im Stadtbusverkehr zum Teil durch Subunternehmer erbringen.

Die Gesellschafteranteile der Cottbusverkehr GmbH liegen zu 100% bei der Stadt Cottbus.

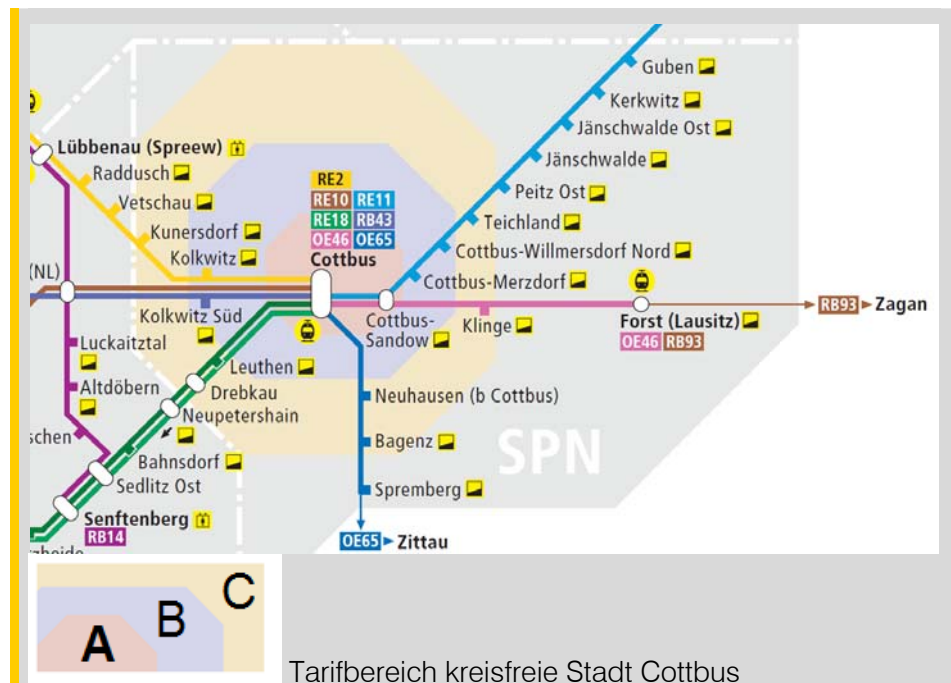
Zwischen der Cottbusverkehr GmbH und der Stadt Cottbus gibt es einen Vertrag über die Bedienungsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr, in welchem Regelungen über das Leistungsangebot, die wirtschaftliche Betätigung der Cottbusverkehr GmbH, die Gewährung von Zuwendungen und den Ausgleich von Fehlbeträgen fixiert sind.

3.7 Marketing, Tarif und Vertrieb

3.7.1 Tarif

Die Stadt Cottbus liegt im Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg und wird darin als kreisfreie Stadt mit einem eigenen Tarifbereich repräsentiert. Dieser Tarifbereich gliedert sich in die Tarifzonen:

- ▶ Cottbus A: Stadtgebiet
- ▶ Cottbus B: Stadtgebiet und Teile des Umlands und
- ▶ Cottbus C: Umland (Teile des Landkreises Spree-Neiße)



Zum Fahrausweissortiment in den Tarifbereichen Cottbus AB, BC und ABC zählen:

- ▶ Einzelkarten (Gültigkeit 60 Minuten für Fahrten in einer Richtung)
- ▶ Tageskarten und Kleingruppenkarten
- ▶ Zeitkarten (Wochen-, Monatskarten [einschl. Mobilitätsticket]), auch als 8-Uhr-Karten

²³ Quelle: verändert nach VBB, Ausschnitt aus Karte „Liniennetz Regionalverkehr“, Stand 02.01.2012

Bewertung des ÖPNV-Systems

Im Teilbereich Cottbus AB gibt es die Möglichkeit des Erwerbs einer Fahrradmonatskarte sowie ein Haustarifangebot einer 4-Fahrten-Karte der Cottbusverkehr GmbH.

Weitere Fahrscheine, die im Tarifgebiet unter zusätzlichen Bedingungen gelten, sind:

- ▶ Pückerlerticket (bis 31.12.2012 CottbusCard)
- ▶ Messeticket
- ▶ Kombiticket Spreewald Therme Burg

In Kooperation mit der DB gelten des Weiteren folgende Fahrkarten im Tarifgebiet der Stadt Cottbus

- ▶ City-Ticket Cottbus
- ▶ Brandenburg-Berlin-Ticket

Für die Schülerbeförderung sind Satzungen der Stadt Cottbus bzw. des Landkreises Spree-Neiße bindend. Die Fahrausweise werden direkt bei den Verkehrsunternehmen zu den Tarifen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) erworben. Gemäß der Satzung für die Schülerbeförderung in der Stadt Cottbus sind von den Schülern/Eltern Eigenanteile zu zahlen [28], die Erstattung von Schülerfahrkosten wird auf Antrag über die Schulverwaltungsämter geregelt.

Seit Oktober 2006 gilt das Semesterticket der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU)²⁴. Mit dem Semesterticket können Studentinnen und Studenten der BTU die öffentlichen Verkehrsmittel im gesamten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nutzen. Zusätzlich gilt das Ticket auch für die Regionalexpresslinie RE18 zwischen Cottbus und Dresden. Tarifierpassungen beim Semesterticket bedürfen der Bestätigung von den Studenten durch einen Beschluss des Studierendenparlaments.

²⁴ über die Einführung eines Semestertickets für die Studierenden der FH Lausitz wird verhandelt

3.7.2 Vertrieb und Ticketing

Die Fahrscheine des Bartarifes werden im Stadtverkehr im Vorverkauf erworben und im Fahrzeug entwertet. 32 der 46 Straßenbahnhaltstellen sind mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet, dazu kommen mobile Fahrscheinautomaten in allen Straßenbahnen.

Eigene Verkaufsstellen der Cottbusverkehr GmbH gibt es an der Haltestelle Stadtpromenade und im Kundenbüro am Busbahnhof. In weiteren ca. 40 mit einheitlichem Symbol gekennzeichneten Agenturen können Fahrscheine erworben werden (Sortiment Cottbus AB).

Im Stadt-Umland-Verkehr sowie Regionalverkehr können Einzelfahrausweise beim Fahrer im Bus bzw. an mobilen und stationären Fahrscheinautomaten erworben werden. Zeitkarten werden in allen Kundenzentren, beim Busfahrer und über das Internet verkauft. Die zu ihrer Nutzung notwendige Kundenkarte wird durch die Verkehrsunternehmen ausgestellt.

3.7.3 Information, Service und Öffentlichkeitsarbeit

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in Cottbus entsprechend der gemeinsamen Verfahrensrichtlinien des VBB zugänglich. Dazu gehören sowohl die Printmedien als auch telefonische Auskünfte und die Informationsplattformen via Internet.

Abgestimmte Fahrplanhefte werden mit jedem Fahrplanwechsel herausgegeben. Als Aushangfahrpläne an den Haltestellen des Stadtverkehrs und Stadt-Umland-Verkehrs im Stadtgebiet kommen farbig unterlegte Drucke mit Angabe der Abfahrtsstunde (Zeile) und Minute und Gliederung nach den Tagesarten Montag - Freitag, Sonnabend und Sonntag/Feiertag zum Einsatz. Die Aushangfahrpläne enthalten ferner ein Linienband (Folgehaltestellen) mit Angabe der Fahrzeit in Minuten sowie die Angaben des Unternehmens einschließlich Telefonnummer und Haltestellennummer zum Abruf der Ist-Abfahrzeiten über Mobiltelefon. Die Fahrplanaushänge der Anbieter des Regionalverkehrs sind integriert (mit anderem Layout). In den Straßenbahnen und Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. Zudem werden die Liniennummer und die Endhaltestelle angezeigt. In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus.

Durch die Cottbusverkehr GmbH werden unter einer Rufnummer, die auch im Liniennetzplan angegeben ist, und rund um die Uhr durch die Leitstelle Fahrplanauskünfte erteilt. Der VBB vermittelt Fahrplan- und Tarifinformationen über sein VBB-Info-Telefon. Informationen des VBB sind im Internet unter der Adresse www.vbb.de abrufbar. Dazu zählen auch Fahrplan- und Tarifinformationen für alle Verkehrsmittel des SPNV und ÖPNV im Verbundgebiet.

Bewertung des ÖPNV-Systems

Die Cottbusverkehr GmbH unterhält unter der Adresse www.cottbusverkehr.de keine eigene Online-Fahrplanauskunft, sondern leitet zum VBB weiter. Direkt auf der Webseite von Cottbusverkehr sind die Linien- und Haltestellenfahrpläne in statischer Form neben anderen Informationen wie Liniennetzplänen, Tarifangeboten sowie aktuellen Linien- und Fahrplanänderungen abrufbar.

An wichtigen Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs sind Tarifinformationen vorhanden. Weiterhin sind an den Fahrscheinautomaten Tarifinformationen dargestellt. Am Busbahnhof und in der Stadtpromenade existieren Kundenbüros der Cottbusverkehr GmbH. Beratungsmöglichkeiten zum SPNV bestehen im Hauptbahnhof Cottbus (Reisezentrum).

Die Möglichkeiten, den Kunden über Faltblätter und Veröffentlichungen in der Presse über den ÖPNV zu informieren, werden durch die Cottbusverkehr GmbH genutzt. Beispiele sind der kostenlose Fahrplan für alle Haushalte, das Kundenjournal und der Tag der offenen Tür.

4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

4.1 Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV

Im Rahmen der Verkehrserhebung SrV 2008 [29] wurde für die Stadt Cottbus ein ÖPNV-Anteil in Höhe von 7,7% am Wegeaufkommen des Einwohnerverkehrs im Gesamtbinnenverkehr ermittelt. Dies entspricht ca. 20.000 Ortsveränderungen der Einwohner pro Tag mit dem ÖPNV.

Derzeit werden in der Stadt Cottbus ca. 11 Mio. Personen mit dem ÖPNV befördert. Davon nutzen zwei Drittel die Straßenbahn und ein Drittel den Stadt- bzw. Regionalbus (23% bzw. 12%). Auf den Schülerverkehr entfallen ca. 30% des Gesamtverkehrsaufkommens (ca. 3,3 Mio. beförderte Personen) [30].

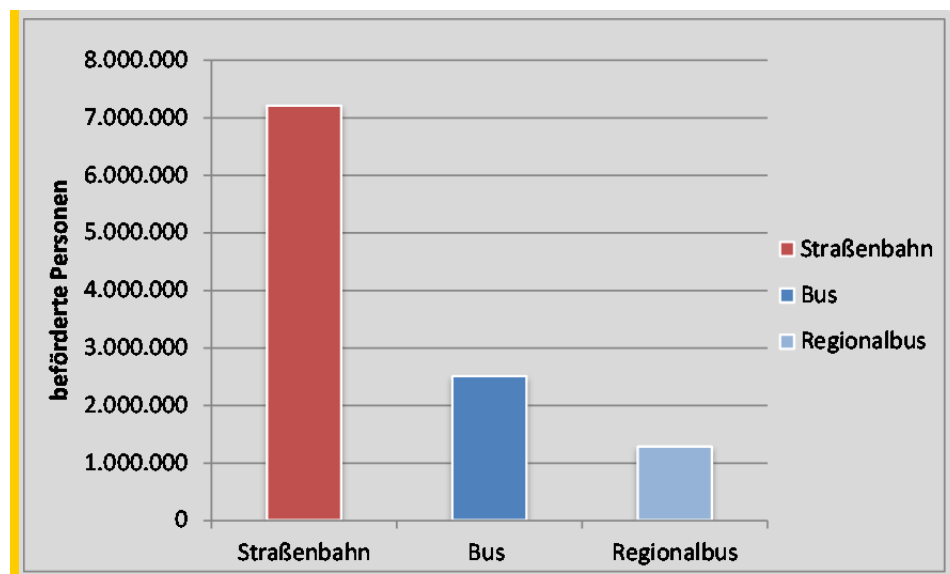


Abbildung 12: ÖV-Verkehrsaufkommen in Cottbus 2011

4.2 Nachfrageentwicklung bis 2016

Die Abschätzung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV erfolgte anhand der Entwicklung der für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Es erfolgt dabei im Nachfolgenden eine Abschätzung für die Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV bis zum Jahr 2016, die im Wesentlichen auf einer Ableitung aus

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Entwicklungen der Vergangenheit sowie auf bereits in weiteren Rahmen-dokumenten durchgeführten Prognosen basiert.

4.2.1 Entwicklung der Strukturdaten

Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Kapitel 1.6 ausführlich beschrieben. Demnach ist im Gültigkeitszeitraum (Zielhorizont 2016) bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen von einem weiteren Rückgang auszugehen. Die Anzahl der Arbeitsplätze wird sich leicht rückläufig entwickeln. Des Weiteren ist mit sinkenden Einwohnerzahlen zu rechnen, wobei die Prognosen der Stadt und des Landes von unterschiedlich starken Rückgängen ausgehen und die Entwicklung der jüngsten Vergangenheit gezeigt hat, dass die ursprünglich prognostizierten Rückgänge weniger stark ausgefallen sind als zunächst angenommen [23]. Zur Verdeutlichung wurden für die Jahre 2009 – 2011 die Einwohnerentwicklung und die Entwicklung der mit Cottbusverkehr GmbH beförderten Personen verglichen (vgl. Abbildung 13).

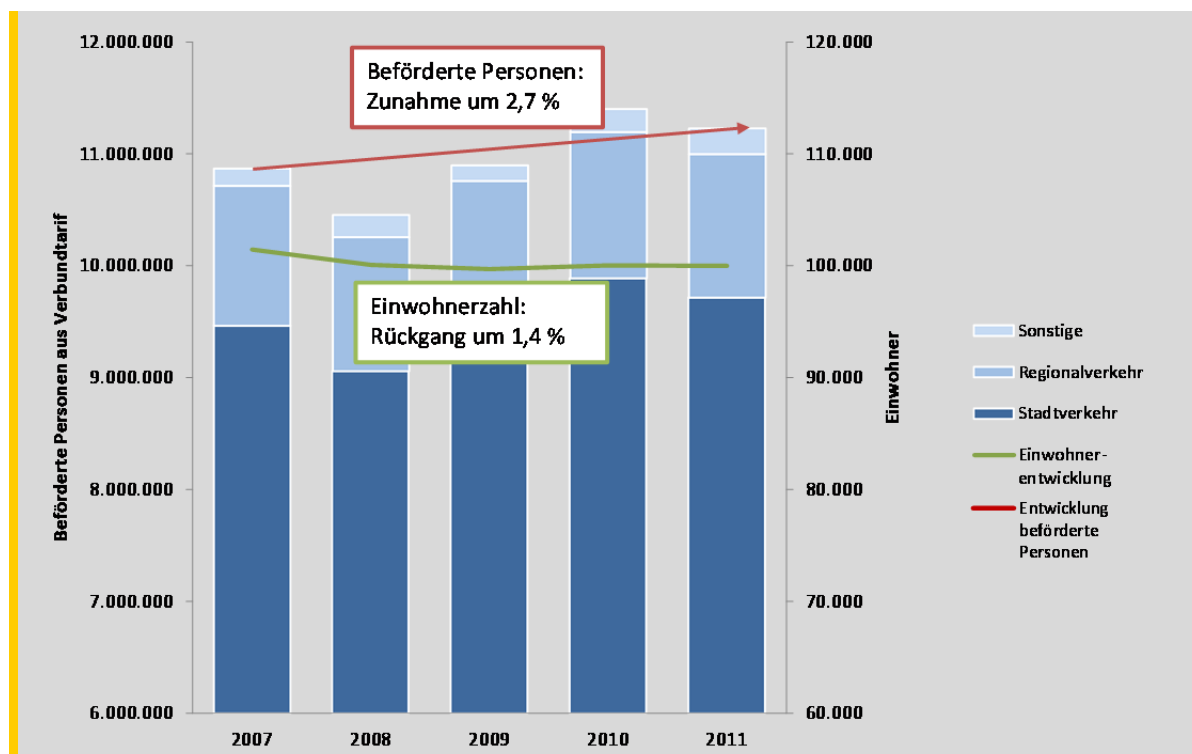


Abbildung 13: Nachfrageentwicklung im ÖPNV²⁵

²⁵ Quelle: [30]

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Im Betrachtungszeitraum stellte sich bei einem Rückgang der Einwohnerzahlen um ca. 2% eine leichte Erhöhung der Beförderungszahlen (um ca. 2%) ein.

Eine weitere wichtige Einflussgröße bildet der Schülerverkehr. Die für die Entwicklung der Schülerzahlen relevanten Altersklassen lassen im Zeitraum von 2011 bis 2015 aufgrund nahezu gleichbleibender Einwohnerzahlen kaum Änderungen erwarten (siehe Abbildung 14).

Durch den Übergang des Schulsystems von 13 auf 12 Schuljahre werden sich nur marginale Änderungen für den Schülerverkehr ergeben. So verlassen im Jahr 2012 198 Schülerinnen und Schüler die Jahrgangsstufe 13 der Gymnasien. Davon haben 76 einen Antrag auf Schülerbeförderung gestellt, der in den meisten Fällen nur die Wintermonate betrifft²⁶.

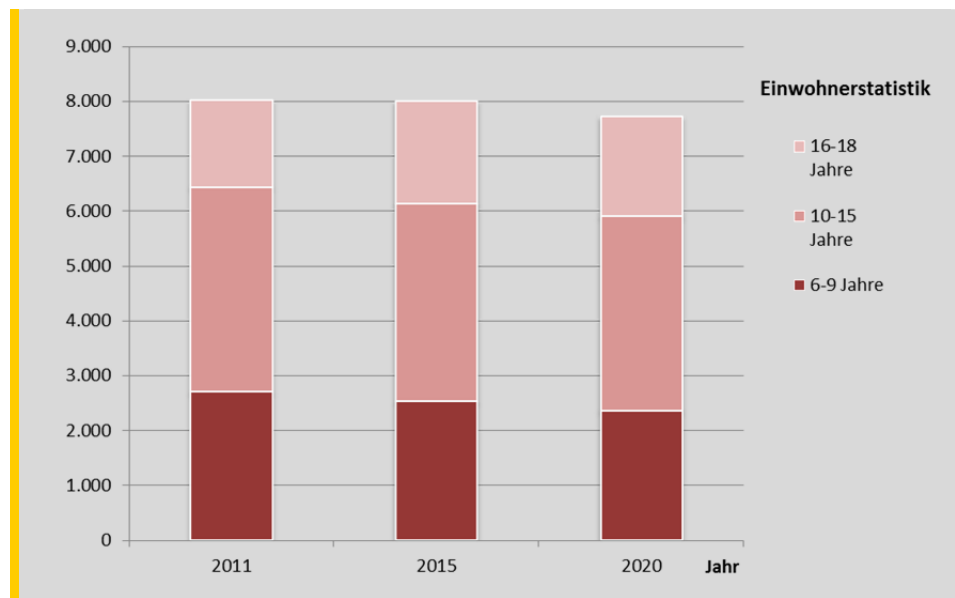


Abbildung 14: Einwohnerentwicklung 6-19-Jährige²⁷

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt in der Stadt Cottbus per 31.12.2011 bei ca. 480 Pkw je 1.000 Einwohnern.

In den Jahren 2008 bis 2011 konnte ein mittlerer Anstieg des Motorisierungsgrades (bezogen auf die Pkw) von jährlich 0,3% verzeichnet wer-

²⁶ Aussage Schulverwaltungsamt

²⁷ Quelle: [37]

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

den [31]. Langfristig ist bei der Motorisierungsrate eine Sättigung zu erwarten, kurzfristig kann man dagegen von einer linearen Fortschreibung der Entwicklung der Vergangenheit ausgehen. Bei einer angenommenen lineareren Entwicklung würde sich im Jahre 2016 ein Motorisierungsgrad von 487 Pkw/1.000 Einwohnern einstellen (siehe Abbildung 15).

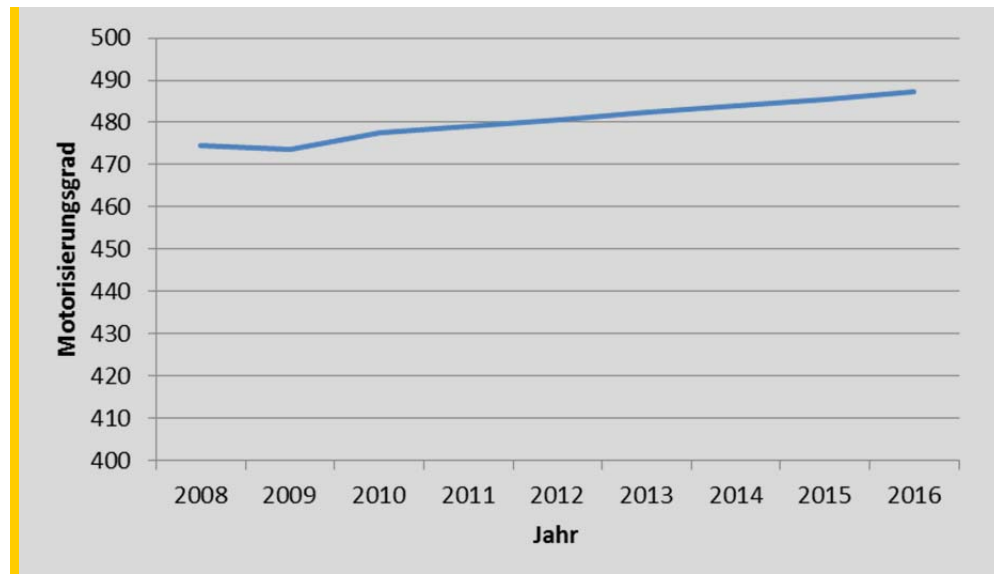


Abbildung 15: Entwicklung Motorisierungsgrad bei Annahme einer kurzfristigen linearen Entwicklung

Im InVEPI 2020 wird von einem Anstieg auf 500 Pkw je 1.000 Einwohner für das Jahr 2020 ausgegangen, der gut mit den beschriebenen Annahmen korrespondiert [1].

4.2.2 Entwicklung des Verkehrsverhaltens

Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split der Einwohner der Stadt Cottbus wurde zuletzt im Rahmen des SrV 2008 detailliert bestimmt. Gemäß den Erhebungs- und Befragungsergebnissen besitzt der ÖPNV einen Anteil von ca. 7,7% am Gesamtverkehrsaufkommen der Cottbuser, wobei mehr als 70% der Befragten angegeben haben, den ÖPNV in den letzten 12 Monaten genutzt zu haben²⁸.

Für das Jahr 2020 ist das Szenario „Nachhaltigkeit“ des InVEPI 2020 maßgebend, welches die aktuellen Grundsatzplanungen zur Stadtentwicklung und die weitere Bevölkerungsentwicklung einbezieht. Im Rahmen dieses Szenarios wird demnach ein ÖPNV-Anteil von 10%

²⁸ Quellen: [1], [29]

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

prognostiziert. Bis zum Jahr 2016 müsste (bei angenommener linearer Entwicklung) somit ein ÖPNV-Anteil von 9,2% erreicht sein (vgl. Abbildung 16).

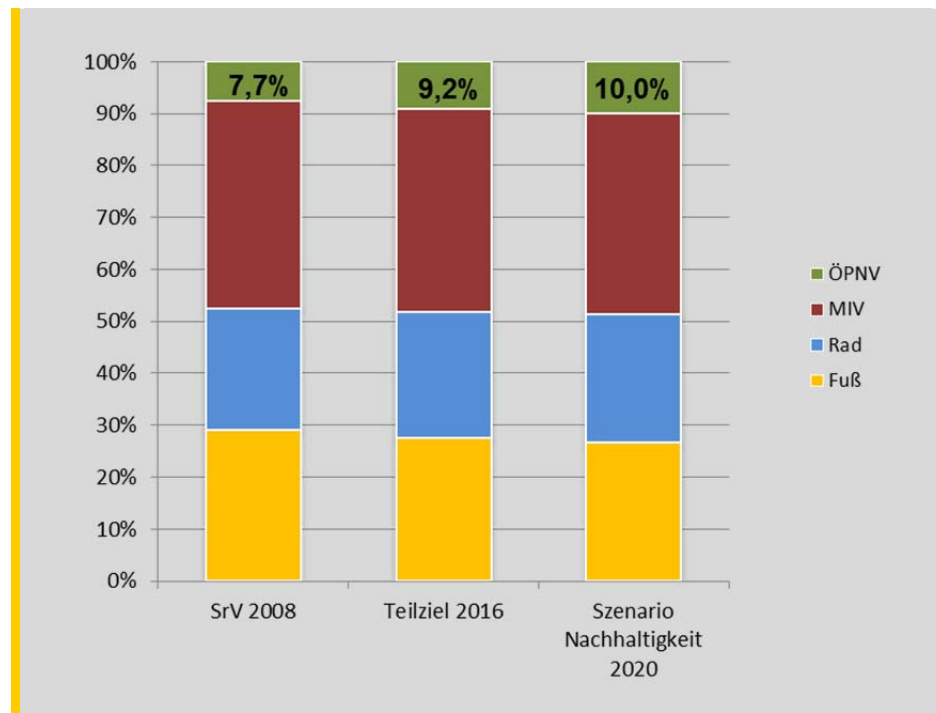


Abbildung 16: Entwicklung Modal-Split nach Szenarien

4.2.3 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Auf Basis der in den vorigen Kapiteln beschriebenen Entwicklungen der Raumstrukturgrößen und des Verkehrsverhaltens lassen sich Rückschlüsse auf die Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2016 ableiten. Die beschriebenen Entwicklungen und Rahmenbedingungen wirken dabei spezifisch und komplex auf die ÖPNV-Nachfrage. Bei einer isolierten Betrachtung können den Entwicklungen folgende Tendenzen/Wirkungen in Bezug auf die Verkehrsnachfrage im ÖPNV zugeordnet werden:

- ▶ Nachfrage erhöhend oder
- ▶ Nachfrage reduzierend bzw. begrenzend.

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

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Nachfrage erhöhend 	Nachfrage reduzierend/begrenzend 
Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen und Ausbau der Barrierefreiheit	Rückläufige Entwicklung der Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze)
Zunehmende Integration von bedarfsabhängigen ÖPNV-Angeboten	Steigender Motorisierungsgrad
Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens	Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV
Kostenvorteile des ÖPNV gg. dem MIV (steigende Kraftstoffpreise)	Vertragliche Begrenzung des Angebotsumfangs
Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)	Konkurrenz zum Fahrrad (Kosten- und Gesundheitsbewusstsein)

Tabelle 15: Nachfragewirkung der Strukturdaten

Unter Einbeziehung aller genannten Faktoren sowie der Annahme, dass die Einwohner- und Verkehrsnachfrageentwicklung nicht zwangsläufig korrelieren (vgl. Kapitel 4.2.1), kann davon ausgegangen werden, dass im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans bis 2016 die Verkehrsnachfragesituation (in Bezug zum Nachfrageniveau im Jahr 2011) stabil bleibt und das derzeitige Niveau nicht unterschritten wird. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und insbesondere die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten vorteilhaft für den ÖPNV verlaufen.

Einen Anstieg des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen im Sinne des Nachhaltigkeitsszenarios des InVePI 2020 auf über 9% im Jahr 2016 kann vor dem Hintergrund der begrenzten angebotsseitigen Möglichkeiten nur durch massive Änderungen im Verkehrsverhalten und Umweltbewusstsein sowie dem konsequenten Ausnutzen der vorhandenen Möglichkeiten (bspw. ÖPNV-Priorisierung, Parkraumbewirtschaftung) erreicht werden. Hierbei sind alle an der Verkehrsplanung und Verkehrsentwicklung Beteiligten und Verantwortlichen der Stadt Cottbus gefragt und gefordert, damit die Erreichung dieses ambitionierten Zieles bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Finanzierungsvereinbarungen zum ÖPNV möglich wird.

Nur wenn es gelingt, alle Entscheidungsträger in der Stadt Cottbus hinter diesen Zielstellungen zu vereinen, können die zunächst konträr erscheinenden Vorgaben des InVePI 2020 und der Finanzierungsvereinbarung zum ÖPNV in der Stadt Cottbus zusammengeführt werden.

5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Das Gestaltungskonzept für die Entwicklung des ÖPNV im aktuellen Gültigkeitszeitraum des NVP basiert auf den in Kapitel 1.8 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen der Stadt Cottbus und dient bzw. unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlicher Effizienz und verkehrlicher Sinnhaftigkeit.

5.1 Funktionen der Verkehrssysteme des ÖPNV

5.1.1 Straßenbahn

Die Straßenbahn bildet das Rückgrat des ÖPNV der Stadt Cottbus. Neben Erschließungsfunktionen in den Einzugsgebieten ihrer Haltestellen erfüllt die Straßenbahn hauptsächlich Verbindungsfunktionen. So verbindet sie entlang ihrer Linienwege die dicht besiedelten Stadteile direkt mit dem Stadtzentrum und den wichtigsten singulären Verkehrserzeugern und bietet am Hauptbahnhof Verknüpfungen zum SPNV und nach Umsetzung des Projektes „Zentraler Verkehrsknoten Hauptbahnhof Cottbus“ noch attraktivere Umsteigemöglichkeiten innerhalb des Stadt- und Regionalverkehrs.

Ca. drei Viertel aller Cottbuser ÖPNV-Fahrgäste nutzen die Straßenbahn. Vor diesem Hintergrund ist die Straßenbahn ein wesentliches Merkmal der Identifikation und Wahrnehmung des ÖPNV. Durch ihren lokal emissionsfreien Betrieb liefert die Straßenbahn des Weiteren einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zur Einhaltung der Ziele der Luftreinhaltung, insbesondere in sensiblen Innenstadtbereichen.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und des damit einhergehenden wachsenden Anteils älterer Bevölkerungsgruppen erfahren Merkmale wie Fahrkomfort und Barrierefreiheit einen höheren Stellenwert für die Attraktivität des ÖPNV. Das System Straßenbahn kann diesen Anforderungen in besonderem Maße gerecht werden.

5.1.2 Stadtbus

Der Stadtbus dient hauptsächlich der Ergänzung des Straßenbahnsystems und hat erschließende Aufgaben für Stadteile ohne direkten Stra-

Gestaltungskonzept für den ÖPNV

ßenbahnanschluss und weniger dicht besiedelte Gebiete. Stadtbusrelationen sollen nach Möglichkeit keinen Parallelverkehr mit der Straßenbahn erzeugen. Der Stadtbus ist darauf ausgerichtet, attraktive Verknüpfungen mit der Straßenbahn bzw. als Zubringer für wichtige Umsteigepunkte anzubieten. Lediglich auf Achsen ohne Straßenbahnbedienung erfüllt der Stadtbus Verbindungsfunktionen. In betrieblichen Randzeiten und dünn besiedelten Gebieten werden alternative Bedienungsformen (Rufbus, Anrufsammeltaxi) bereits erfolgreich angewandt. Eine Ausweitung dieser Bedienformen ist bei wirtschaftlicher und verkehrlicher Sinnfälligkeit insbesondere in nachfrageschwachen Zeiten und dünn besiedelten Räumen zu prüfen und anzustreben.

5.2 Bedienungskonzepte Stadtverkehr bis 2016

Das Cottbuser Liniennetz hat sich seit der Umstellung zum Jahresbeginn 2011 bewährt und kann bis zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen am Hauptbahnhof beibehalten werden, sofern sich keine bisher noch nicht absehbaren Entwicklungen hinsichtlich des wirtschaftlichen und verkehrlich sinnvollen Betriebes ergeben.

Das Straßenbahnnetz soll als Grundgerüst des ÖPNV dienen und über drei starke Linien verfügen [32]. Hierzu soll kurzfristig die in Abhängigkeit der GVFG-Fördermittelbindungen die Umstellung der Bedienung der nachfrageschwachen Strecke Bonnaskenplatz – Schmellwitz, Anger auf Busbetrieb erfolgen.

Die Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof – Jessener Straße muss im Zusammenhang mit einer möglichen Streckenerweiterung in der westlichen Spremberger Vorstadt mit Anschluss des Carl-Thiem-Klinikum gesondert betrachtet werden. In den Planungen zum Projekt „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“ ist der Einbau eines Abzweigs in Richtung Jessener Straße vorgesehen, so dass auch in Zukunft die Bedienung dieses Streckenastes durch Straßenbahnen erhalten bleibt. Aktuelle Untersuchungen zeigen nur geringe Kostenvorteile einer Busbedienung auf, u. a. dadurch begründet, dass gemäß den Angaben von Cottbusverkehr in den nächsten 10 Jahren nur geringe Investitionen in die Streckeninfrastruktur notwendig sind. Dies stützt die Beibehaltung des Straßenbahnbetriebs, um die Bedienqualität zu erhalten und die Möglichkeit für zukünftige Netzanpassungen/-erweiterungen zu sichern.

Im Zuge der Fortschreibung von Gebietsentwicklungen (z. B. TIP, Carl-Thiem-Klinikum, Sielow) sind die Angebotskonzepte weiterzuentwickeln und die vorhandenen zumeist aus der derzeit geringen Nutzungsdichte resultierenden Bedienungslücken neu zu bewerten und ggf. zu schließen.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV

5.3 Verknüpfungskonzept

Das wesentliche Merkmal des Verknüpfungskonzeptes bildet der Hauptbahnhof. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und der Integration des Regionalbusbahnhofes wird eine zentrale ÖPNV-Verknüpfungsstelle geschaffen, die durch eine effektive Vernetzung der Verkehrsträger und einer verbesserten Zugänglichkeit die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel fördert.

Die weiteren Verknüpfungsstellen im Stadtgebiet (siehe Tabelle in Kap. 3.2) sind beizubehalten und im Hinblick auf Umsteigevorgänge (Fahrplan, Wegweisung, Verkehrssicherheit) weiterzuentwickeln. Eine weitere Umsteigeanlage kann bei erfolgreicher Umsetzung in Madlow geschaffen werden. Diese soll neben ÖV-Umsteigern auch die Möglichkeit von P+R sowie insbesondere B+R bieten.

Vor dem Hintergrund der touristischen Erschließung des Ostsees mit öffentlichen Verkehrsmitteln (auch aus Richtung Polen) werden auch die beiden SPNV-Haltepunkte Cottbus-Merzdorf und Cottbus-Willmersdorf Nord weitere Bedeutung erlangen. Beide Haltepunkte liegen im unmittelbaren Einzugsbereich des zukünftigen Cottbuser Ostsees, dessen Strand- und Uferbereich Schritt für Schritt mit hohem Investitionsaufwand zu einem attraktiven Anziehungspunkt für Badegäste, Wassersportler, Tagesausflügler und nicht zuletzt Fahrradtouristen, die das touristische Fahrradwegenetz nutzen wollen, gestaltet wird. Diese Personengruppen nutzen überdurchschnittlich stark den SPNV und werden dies künftig verstärkt tun.

5.4 Netzkonzept Stadt-Umland-Verkehr 2016

Die Regionalbuslinien von und nach Cottbus sind neben den Zwängen, die sich aus dem Schülerverkehr und Anschlüssen zum SPNV ergeben nach Möglichkeit so zu gestalten, dass sie die Stadtverkehrslinien auf ihren Bedienachsen ergänzen und als integriertes Angebot (Vertaktung, Fahrplangestaltung) wahrgenommen bzw. an ausgewählten Umsteigepunkten zum Straßenbahnverkehr gebrochen werden.

Für dünn besiedelte Randgebiete, die eine wirtschaftlich vertretbare Bedienung durch den Stadtverkehr nicht sinnvoll erscheinen lassen, ist eine ausschließliche Bedienung durch Regionalbuslinien möglich.

Gestaltungskonzept für den ÖPNV

5.5 Infrastrukturentwicklung

Im Zuge der Umsetzung des Projektes „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“ wird für die Stadt Cottbus ein zentraler Verknüpfungspunkt des Öffentlichen Verkehrs geschaffen. Alle im derzeitigen Zustand am Hauptbahnhof verkehrenden Straßenbahnlinien erhalten eine gemeinsame Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz.

Diese ermöglicht kurze Umsteigewege zum SPNV und zum Busbahnhof (ZOB), der ebenfalls an den Hauptbahnhof verlegt wird. Weiterhin sind Anlagen des ruhenden Verkehrs (Park & Ride, Fahrradparken) vorgesehen. Somit wird eine zentrale Verknüpfung aller in der Stadt vorhandenen Verkehrsmittel erreicht. Die Umsteigeanlage wird barrierefrei ausgeführt und ist durch kurze und direkte Wege gekennzeichnet (siehe grafische Darstellung in Abbildung 17).

Die Haltestelle in der Thiemstraße soll erhalten bleiben, um die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes bei Bauzuständen etc. zu sichern sowie für Linien, die nicht den zentralen Umsteigepunkt befahren.

Weiterhin sollten die Planungen zur barrierefreien Gestaltung und Zugänglichkeit der Bahnsteige der DB umgesetzt werden.



Abbildung 17: Projekt „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“²⁹

²⁹ Quelle: Ausschnitt aus [38]

Gestaltungskonzept für den ÖPNV

Ferner ist eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in der Spremberger Vorstadt mit einer verbesserten Anbindung des Carl-Thiem-Klinikums geplant. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird mit hoher Wahrscheinlichkeit erst nach 2016 erfolgen, unter der Voraussetzung, dass entsprechende Fördermittel generiert werden können. Die nachfolgende Abbildung 18 zeigt eine Prinzipskizze der geplanten Maßnahme.

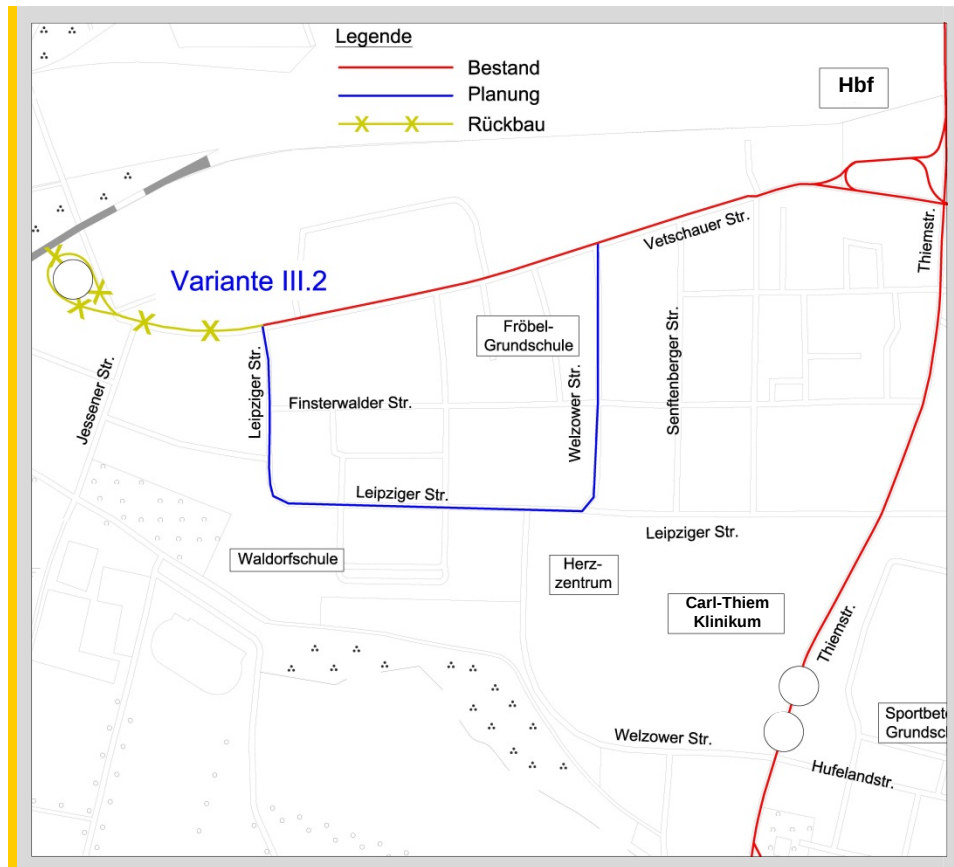


Abbildung 18: Prinzipskizze Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus – Variante III.2³⁰

³⁰ Quelle: [9]

Gestaltungskonzept für den ÖPNV

In der Tabelle 16 ist ein Auszug weiterer im Planungszeitraum relevanter Infrastrukturmaßnahmen (außer Erneuerungen siehe Kap. 8.1) enthalten.

Ortsteil	Straße/Haltestelle	Maßnahme	Geplanter Realisierungszeitraum
Innenstadt	Bahnhofstraße	Maßnahmen im Zuge der Umgestaltung (Berliner Straße bis Nordrampe Bahnhofsbrücke)	Fertigstellung 2012
Sachsendorf	Gelsenkirchener Platz	Erneuerung Bahnsteige Straßenbahn, Bus-Wendeanlage inkl. 2 Bussteige	2012
Innenstadt	Görlitzer Straße/Nord	Errichtung behindertengerechte Strab/Bus-Haltestelle	2012
Innenstadt	Stadtpromenade	Erneuerung/Erweiterung Kundenzentrum	2012/13
Madlow	Madlow Wendeschleife	Buswendeanlage inkl. kombinierten Bus-/Straßenbahnsteig und P+R-Parkplatz und B+R Anlage	2013
Bahnhofsumfeld	Bahnhofsvorplatz	Umbau Verkehrsknoten Hauptbahnhof Umsteigehaltestelle SPNV-ÖPNV inkl. P+R-Anlagen	2013/14
Stadtgebiet	bisher noch nicht barrierefreie Haltestellen	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Wartehallen, Fahrradabstellanlagen, DFI, Fahrscheinautomaten	Ausbau von bis zu zwei Haltestellen pro Jahr

Tabelle 16: Infrastrukturvorhaben im Zeitraum 2012 bis 2016

Des Weiteren ist gemäß InVEPI 2020 [1] der Ausbau der Döbbricker Straße geplant. In diesem Zusammenhang soll auch eine Buswendestelle am Wohnpark Sielow errichtet werden, wodurch die Erschließung und Andienung dieses Gebietes verbessert werden kann.

Weiterhin sieht der InVEPI 2020 [1], die Optimierung des Umsteigepunktes Karl-Liebknecht-Straße/Bleichen-Carre (Richtung Westen Übergang von/ zur Straßenbahn) sowie die Planung von Umsteigeanlagen in Sandow, Ströbitz und Schmellwitz, Anger (Bus/Bus) vor.

6 Organisationsentwicklung und Wettbewerb

6.1 Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Die im Kapitel 3.6.1 skizzierte Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bildet auch zukünftig die Basis der regionalen Zusammenarbeit zur Gestaltung des ÖPNV.

Kern der künftigen Zusammenarbeit bilden die aus dem Verbundvertragswerk resultierenden Aufgabenzuweisungen der Partner.

Das zum 1. Januar 2005 in Kraft getretene ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg fordert im Zusammenhang mit den neu gestalteten Finanzierungsregelungen für den übrigen ÖPNV, dass die kommunalen Gebietskörperschaften eine hinreichende verkehrliche Kooperation sicherstellen. Für die Stadt Cottbus bildet dabei Ihre Gesellschafterstellung bei der VBB GmbH die Grundlage.

Für die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH sind für die Stadt Cottbus als deren Gesellschafter die Satzung, die in den Gremien der Gesellschaft gefassten Beschlüsse sowie die Stellung der VBB GmbH als Aufgabenträgerverbund maßgeblich. Mit allen im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen, die eigene Liniengenehmigungen besitzen, hat die VBB GmbH einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, der insoweit die Grundlage für die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit der Gesellschaft bildet. Die Cottbusverkehr GmbH (CV) hat diesen Kooperationsvertrag unterzeichnet. Die Stadt Cottbus strebt als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV an, die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH zu intensivieren, um dadurch ein bedarfs- und nachfragegerechtes Angebot im übrigen ÖPNV sicher- zustellen. Die im Verbundvertragswerk fixierte Zusammenarbeit wird durch die Stadt Cottbus weiterhin aktiv unterstützt.

6.2 Organisationsentwicklung in der Stadt Cottbus

In der Stadt Cottbus besteht Konsens, dass Busse und Straßenbahnen als integriertes Angebot, also als ein einziges Linienbündel betrieben werden. Es wird angestrebt, die Verkehrsleistungen im Rahmen einer marktorientierten Direktvergabe, von ihrem kommunalen Verkehrsunternehmen durchführen zu lassen.

Organisationsentwicklung und Wettbewerb

Für die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV in der Stadt Cottbus ist die Aufgabenteilung zwischen dem Aufgabenträger (Beteiligungsmanagement der Stadt Cottbus in Abstimmung mit den Fachbereichen 61 und 66) sowie dem Leistungserbringer konsequent durchzusetzen. Dabei soll jedoch weiterhin eine konstruktive Zusammenarbeit gepflegt werden.

Der Aufgabenträger konzentriert sich zukünftig auf folgende Schwerpunktaufgaben:

1. Basisaufgabe bleibt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vor Ablauf dessen Gültigkeitszeitraumes sowie die regelmäßige Aktualisierung der Investitionsplanung.
2. Die Bestellung der Verkehrsleistung ist auf Grundlage des Nahverkehrsplanes durchzuführen und konform zur EG-VO 1370/2007 durchzuführen. Gegenwärtig existiert ein Vertrag zwischen der Cottbusverkehr GmbH und der Stadt Cottbus über die Bedienungsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr, in welchem Regelungen über das Leistungsangebot, die wirtschaftliche Betätigung der Cottbusverkehr GmbH, die Gewährung von Zuwendungen und den Ausgleich von Fehlbeträgen fixiert sind. Es ist durch beide Vertragspartner sicherzustellen, dass dieser Vertrag rechtskonform mit den europäischen und nationalen Regelungen ausgestaltet ist. Für eine sachgerechte Bestellung der Verkehrsleistung muss die Stadt Cottbus:
 - ▶ eine mittelfristige Vorausschau hinsichtlich der geplanten Verkehrsleistung sicherstellen,
 - ▶ die Vertragsgestaltung mit dem Verkehrsunternehmen organisieren,
 - ▶ die Beauftragung von Verkehrsunternehmen unter Einhaltung des bestehenden Wettbewerbs- und Vergaberechts vorbereiten sowie
 - ▶ die Einhaltung der vertraglichen Vereinbarungen durch das Verkehrsunternehmen prüfen, den nach VO 1370 Art. 7 Abs. 1 geforderten Jahresbericht erstellen und im Rahmen der VBB-Qualitätsbilanz veröffentlichen.
3. Die Beantragung, Entgegennahme und Sicherung der Verwendung der Landesmittel nach dem ÖPNV-Gesetz sowie die sachgerechte Zuweisung der Finanzmittel an das Verkehrsunternehmen gehört ebenfalls zu den Kernaufgaben der Regiefunktion. Dazu muss die Stadt Cottbus die Abrechnungen und Verrechnungen auf Basis der vertraglichen Grundlagen prüfen sowie das Finanzcontrolling in Bezug auf die Verwendung der Finanzmittel nach dem ÖPNV-Gesetz organisieren. Zu berücksichtigen ist, dass seit dem Jahr 2008 der

Organisationsentwicklung und Wettbewerb

Aufgabenträger auch die Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr zugewiesen bekommt und zweckgebunden zuweisen muss.

4. Die Erstellung von Vorgaben zur Planung des Verkehrsangebotes umfasst folgende zu sichernde Aufgabenfelder in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan und dessen Geltungszeitraum:
 - ▶ Erstellung des Linienkonzeptes als Ganzes (Beschreibung des Bedarfs an ÖPNV- Leistung im Verlauf von Bedienungskorridoren und der Fahrtenhäufigkeit),
 - ▶ Festlegung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln sowie
 - ▶ Abstimmung der Planungen mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.
5. Die Erstellung von Vorgaben zur Planung der Qualität umfasst sowohl die Festlegung von Qualitätsstandards als auch die Organisation der Qualitätskontrolle. Inhaltliche Schwerpunkte dazu sind im Kapitel 2 des Nahverkehrsplanes beschrieben.

Die auf dem Territorium der Stadt Cottbus agierenden Verkehrsunternehmen sind weiterhin zuständig für folgende Aufgaben:

1. Beantragung, Entgegennahme und Sicherung der Verwendung der Landesmittel der Schwerbehindertenbeförderung nach Sozialgesetzbuch IX.
2. Umsetzung der Planungsvorgaben zum Verkehrsangebot, insbesondere die konkrete Planung der Linienverläufe und Haltestellen, die Erstellung der Fahrpläne, Umlaufpläne sowie der betrieblichen Fahrzeug- und Personaleinsatzpläne.
3. Erbringung der bestellten Verkehrsleistung in der vereinbarten Qualität. Dazu kann das Unternehmen in bestimmtem Maße Subunternehmer heranziehen, wenn die vereinbarten Qualitätskriterien gesichert werden und gewährleistet ist, dass das Verkehrsunternehmen den überwiegenden Teil der Verkehrsleistungen selbst erbringt. Für die Gestaltung der Subunternehmerverträge ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich.
4. Die Ergebnisrechnung liegt in der wirtschaftlichen Verantwortung des Verkehrsunternehmens.
5. Marketingaufgaben einschließlich der Organisation von Vertrieb, Information und Öffentlichkeitsarbeit sind in Aufgabenteilung mit dem VBB eigenständig zu organisieren.
6. Analyse von Nachfrage (z. B. Verkehrszählung) und Rahmenbedingungen (Bevölkerungsentwicklung, Entwicklung der Pendlerströme usw.) als Grundlage zur Planung des Verkehrsangebotes.

Organisationsentwicklung und Wettbewerb

7. Planung, Organisation, Abstimmung und Abrechnung des Schülerverkehrs.
8. Beschaffung, Wartung und Betrieb von für die Erbringung des Leistungsangebotes notwendigen Fahrzeugen und der Betriebsinfrastruktur einschließlich eines RBL-Systems.
9. Lieferung der zur Erstellung der nach EG-VO 1370/2007 Art. 7 Abs. 1 geforderten Dokumentation notwendigen Informationen sowie der Daten im Rahmen des Qualitätsmanagement gemäß den Festlegungen in Kapitel 2.3.

Als Voraussetzung der Direktvergabe an einen internen Betreiber muss gewährleistet sein, dass die Stadt Cottbus als zuständige Behörde die Cottbusverkehr GmbH wie eine eigene Dienststelle kontrolliert. Die Verkehre der Cottbusverkehr GmbH müssen abgesehen von ein- und ausbrechenden Verkehren im Wesentlichen auf den Bereich der Stadt Cottbus beschränkt sein.

7 Marketing, Tarif und Vertrieb

7.1 Tarifsystem

Die im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans Cottbus im Linienverkehr tätigen Verkehrsunternehmen wenden den „Gemeinsamen Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) an.

Des Weiteren gelten die im Kapitel 1.5 angegebenen Grundsätze der Zusammenarbeit im VBB.

Die Stadt Cottbus unterstützt die Weiterentwicklung des Tarifs, sofern diese nachweisbar zu einer Kundengewinnung und Verbesserung der Tarifiergiebigkeit führt. Neue, auch probeweise einzuführende, zielgruppenorientierte Tarifangebote sind schwerpunktmäßig im Freizeit- und Eventbereich zu prüfen (auch Kombitickets und Paketangebote mit anderen Dienstleistungen). Neue Angebote und Maßnahmen sollten sich für Vertrieb und Kommunikation eignen.

7.2 Vertrieb und Ticketing

Der Vertrieb dient der Einnahmensicherung ebenso wie dem Abbau oder der Vermeidung von Zugangshemmnissen für die Kunden.

Die Stadt Cottbus setzt sich dafür ein, dass in Abstimmung mit dem VBB die Vertriebsstrukturen nach einheitlichen Qualitätsstandards entwickelt werden. Neben einer wirtschaftlich darstellbaren Aufrechterhaltung konventioneller Vertriebsstrukturen soll perspektivisch die Entwicklung und Einführung elektronischer Vertriebs- und Ticketingstrukturen forciert werden, sofern damit eine nachweisbar höhere Vertriebseffizienz und/oder ein Abbau von Zugangshemmnissen erzielt werden kann. Schwerpunktmäßig ist dabei das Augenmerk auf eine Synergien entwickelnde Verknüpfung von Tarif-, Vertriebs-, Ticketing- und Informationssystemen mit Elementen der Kundenbindung und Marktbeobachtung zu legen.

Die Stadt Cottbus befürwortet eine sinnvolle Vertriebskooperation aller in der Region tätigen Unternehmen, die unter Federführung des VBB initiiert werden. Dazu sind zwischen den Unternehmen entsprechende vertragliche Regelungen zu vereinbaren und vom VBB ggf. notwendige Schritte zur Anpassung der Einnahmenaufteilungsvereinbarungen vorzunehmen.

Marketing, Tarif und Vertrieb

Mindestanforderungen an den Vertrieb in Cottbus sind

- ▶ lokale Präsenz an einer der Schwerpunkthaltestellen sowie zukünftig am Hauptbahnhof,
- ▶ stationäre Fahrkartenautomaten an allen Schwerpunkthaltestellen,
- ▶ Ticketverkauf in allen Fahrzeugen,
- ▶ Online-Vertrieb mindestens für Bar-Zeitkarten, möglichst direkt aus der Fahrplanauskunft,
- ▶ Einführung von E-Ticketing sowie
- ▶ ein flächendeckender und an einheitlichen Merkmalen erkennbarer personalbedienter Vertrieb (Agenturen).

Die personalbedienten Verkaufsstellen sollen alle Fahrscheine des VBB-Tarifs inkl. Jahres- und Abokarten zu allen Zielen im VBB im Angebot haben. Beim Fahrpersonal der Buslinien sollen alle Fahrscheine des VBB-Tarifs (außer Jahres- und Abokarten) zu allen Zielen im VBB erwerbbar sein.

7.3 Information

Information ist ein grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Der Aufgabenträger sichert in Abstimmung mit dem leistungserbringenden Verkehrsunternehmen die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten für im Rahmen des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg herauszugebende Informationsprodukte. Dabei soll gleichermaßen Wert auf die Verfügbarkeit von elektronischen und Printmedien gelegt werden.

Im Zuge der mittelfristig gemäß Zielnetz 2020 anzustrebenden besseren Vernetzung der Verkehrsmittel erhalten Anschlussbeziehungen und die Darstellung sich überlagernder und ergänzender Angebote einen noch höheren Stellenwert. Hierzu sind durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem VBB geeignete Darstellungsformen (wie z. B. Anschlussleisten, Anschlussfahrplanverweise oder Gesamtverkehre) zu vereinbaren. Dabei sind auch in die Stadt Cottbus einfahrende, in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße liegende Regionalverkehre einzubeziehen. Im Zuge eines verstärkten Einsatzes alternativer Bedienungsformen ist zu sichern, dass entsprechende Informationen über die Produktunterschiede, deren Nutzungsbedingungen und ggf. auch variierenden Tarife dem Kunden bereitgestellt werden. Grundsätzlich gelten die im Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 2) formulierten Standards. Die Stadt Cottbus als Aufgabenträger des lokalen ÖPNV wird sich in Abstimmung mit dem VBB und den Verkehrsunternehmen für die Einhaltung der Qualitätsstandards und eine kontinuierliche Umsetzung von Innovationen einsetzen. Dazu zählen z. B.:

Marketing, Tarif und Vertrieb

- ▶ die Bereitstellung von Informationen zur Verknüpfung mit dem SPNV (Abfahrts- und Ankunftsafeln sowie die Darstellung wichtiger Übergangs- und Anschlussbeziehungen an den Cottbuser Zugangsstellen zum SPNV),
- ▶ an den Zugangspunkten zum ÖPNV das Vorhandensein aktueller und für die jeweilige Zugangsstelle relevanter Informationen über geltende Tarifangebote, Fahrpreise, Ticketerwerbsmöglichkeiten und vom Fahrgast verlangte Handlungen (Ticketkauf, Entwertung),
- ▶ der zunehmende Einsatz elektronischer Medien (Internet, Email, SMS, Soziale Netzwerke) als Ergänzung zum konventionellen Vertrieb und für den Zugang zu den Informationsprodukten,
- ▶ die Nutzung bewährter Informationskanäle (Internet, örtliche Presse, Rundfunk, Amtsblätter, Broschüren, Flyer),
- ▶ die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- ▶ dynamische Fahrgastinformations-Anzeigen an Schwerpunkthaltestellen, in Einkaufszentren und im Hauptbahnhof Monitore mit Darstellung der Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle.

Bei der Weiterentwicklung der Informationskanäle ist den Anforderungen von ortsfremden, behinderten und älteren Bürgern Rechnung zu tragen. Bezüglich der spezifischen Anforderungen (Sehen, Hören, Komplexitätserfassung) sind der Stand der Technik bzw. anerkannte Gestaltungsrichtlinien zu berücksichtigen.

7.4 Markterschließung und Kundenbindung

Die Stadt Cottbus erwartet vom leistungserbringenden Verkehrsunternehmen eine mit dem VBB abgestimmte eigenständige Aktivität zur Markterschließung und Kundenbindung mit dem Ziel der Steigerung von Nachfrage und Einnahmen.

Voraussetzung dafür bleibt eine kontinuierliche Analyse des Nachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen sowie Analysen der verkehrlichen Verflechtungen und der Mobilität insgesamt. Weiterhin ist eine Erhebung der Qualitätsbewertung aus Kundensicht vorgesehen (z. B. Kundenzufriedenheitsmessung).

7.5 Öffentlichkeitsarbeit

Der Aufgabenträger wird sich in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen für eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung des Images des ÖPNV in der Stadt Cottbus einsetzen. Dabei wird eine enge Einbindung in die Marketingaktivitäten des Verkehrsverbundes sichergestellt.

Dazu sind die bisherigen Aktivitäten des leistungserbringenden Verkehrsunternehmens im Rahmen eines Marketingentwicklungskonzeptes hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu prüfen und ggf. neu zu gewichten bzw. ist das vorhandene Marketingkonzept fortzuschreiben. Dafür sind aktuelle Themenschwerpunkte wie z. B. Umwelt- und Klimaschutz, die Anforderungen der demografischen Entwicklung oder die Rolle des ÖPNV als Standortfaktor für die Region zu fokussieren. Zur Kommunikation der Qualitätsstandards und Verbesserung des Images von Bus und Bahn in Cottbus sollten Qualitätsversprechen und Servicegarantie genutzt werden.

Die Stadt Cottbus setzt sich dafür ein, die Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV mit anderen Imageprojekten der Stadt zu verknüpfen. Das Verkehrsunternehmen ist aufgefordert, im Zuge privatwirtschaftlicher Werbevereinbarungen eine wechselseitige Werbepräsenz zu erzielen.

Die Stadt Cottbus setzt sich auch weiterhin für eine enge Zusammenarbeit mit Interessenverbänden und Fachgremien (u. a. Fahrgastbeirat) zur Verbesserung des ÖPNV der Stadt Cottbus ein.

8 Finanzierungskonzept

8.1 Investitionsplanung

Die Investitionsplanung für ÖPNV-Maßnahmen umfasst in Cottbus neben den notwendigen Reinvestitionsmaßnahmen in die Infrastruktur zwei größere Neubau- bzw. Umbauprojekte.

Das Projekt mit der höchsten Priorität und dem höchsten Finanzbedarf ist der „Zentrale Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“. Des Weiteren ist eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes in der Spremberger Vorstadt mit einer verbesserten Anbindung des Carl-Thiem-Klinikums durch planerische Untersuchungen in den Jahren 2009 und 2010 als volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich sinnvoll eingestuft worden³¹.

Folgende Investitionen sind im Zeitraum 2012 bis 2016 vorgesehen:

Ortsteil	Straße/Haltestelle	Maßnahme	Geplanter Realisierungszeitraum	Investitionsvolumen (brutto)
Innenstadt	Bahnhofstraße/Nordrampe	Erneuerung Gleisanlage	2012	0,71 Mio. €
Innenstadt	Bahnhofstraße	Maßnahmen im Zuge der Umgestaltung (Berliner Straße bis Nordrampe Bahnbrücke)	Fertigstellung 2012	6,6 Mio. €
Innenstadt	Lausitzer Straße	Erneuerung Gleichrichterunterwerk (GUW) 2	2012	1,61 Mio. €
Sachsendorf	Gelsenkirchener Platz	Erneuerung Bahnsteige Straßenbahn, Bus-Wendeanlage inkl. 2 Bussteige	2012	CV: 0,15 Mio. € Stadt: 0,2 Mio. €
Innenstadt	Görlitzer Straße/Nord	Errichtung behindertengerechter Strab/Bus-Haltestelle	2012	0,1 Mio. €
Stadtgebiet	div. Standorte	Erneuerung stationäre Fahrscheinautomaten	2012	0,42 Mio. €

³¹ vgl. [9] und [10]

Finanzierungskonzept

Ortsteil	Straße/Haltestelle	Maßnahme	Geplanter Realisierungszeitraum	Investitionsvolumen (brutto)
Innenstadt	Beuchstraße	Erneuerung GUW 3	2012/13	1,61 Mio. €
Innenstadt	Stadtpromenade	Erneuerung/Erweiterung Kundenzentrum	2012/13	0,71 Mio. €
Madlow	Madlow Wendeschleife	Buswendeanlage inkl. kombinierten Bus-/Straßenbahnsteig und P+R-Parkplatz	2013	CV: 0,18 Mio. € Stadt: 0,22 Mio. €
Sachsendorf	Wendeschleife Sachsendorf	Umbau der Betriebshaltestelle zu einer Ausstiegshaltestelle	2013	0,05 Mio. €
Innenstadt	Stadtpromenade (Hst. Brandenburger Platz)	Erneuerung Gleisanlage	2013	0,52 Mio. €
Bahnhofsumfeld	Bahnhofsvorplatz	Umsetzung Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus Umsteigehaltestelle SPNV-ÖPNV inkl. P+R-Anlagen	2013-2015	9,191 Mio. €
Spremberger Vorstadt	Hst. Hufelandstraße	Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltestelle stadtauswärts	2015	0,19 Mio. €
Sachsendorf	Wendeschleife Sachsendorf	Erneuerung Gleisanlagen, Streckenausrüstung, Sicherungsanlagen	2015	0,77 Mio. €
Sachsendorf	Saarbrücker Str. bis Gelsenkirchener Allee (1+2. BA)	Erneuerung Gleisanlagen, Streckenausrüstung, Sicherungsanlagen	2015-2017	2,18 Mio. €
Innenstadt	Berliner Straße zw. Bahnhofstraße und Berliner Platz	Erneuerung Gleisanlagen, Streckenausrüstung, Platz	2016	1,31 Mio. €
Stadtgebiet	bisher noch nicht barrierefreie Haltestellen	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Wartehallen, Fahrradabstellanlagen, DFI, Fahrscheinautomaten	Ausbau von bis zu zwei Haltestellen pro Jahr	max. 0,05 Mio. €/a

Tabelle 17: Investitionsvorhaben im Zeitraum 2012 bis 2016

8.2 Finanzierung der Leistungserbringung

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

- ▶ Unternehmenseinnahmen aus
 - ▶▶ dem Verkauf von Fahrausweisen,
 - ▶▶ sonstigen eigenen Erträgen (Vertragsverkehr, Werbung)
- ▶ Zuschüsse der Aufgabenträger
- ▶ Gesetzliche Ausgleichszahlungen für den
 - ▶▶ Ausbildungsverkehr und
 - ▶▶ Schwerbehindertenverkehr.

Die ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg [33] regelt die Verteilung der Landesmittel und damit auch den Anteil, den die Stadt Cottbus pro Jahr für die Finanzierung des städtischen ÖPNV aus den jährlich landesweit zur Verfügung stehenden Mitteln in Höhe von 83 Mio. Euro erhält. Des Weiteren erfolgt derzeit noch die projektbezogene Förderung von Infrastrukturvorhaben durch Landesmittel sowie eine Beteiligung der Stadt Cottbus mit Eigenmitteln an der ÖPNV-Finanzierung.

Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes, deren Inkrafttreten zum 01.01. 2013 vorgesehen ist, erfolgt eine Änderung der Investitionsförderung. Künftig ist geplant 5 Mio. Euro pro Jahr als pauschalierte Summe an Aufgabenträger mit Straßenbahn- bzw. O-Busbetrieben für investive Zwecke zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig entfällt damit die Förderung gemäß der Richtlinie für ÖPNV-Investitionen [34]. Die Verteilung zwischen den Aufgabenträgern soll nach folgendem dynamischen Schlüssel erfolgen:

- ▶ Gleislänge: 30%
- ▶ Verkehrsleistung: 30%
- ▶ Anzahl Fahrgäste: 40%

Vorläufige Berechnungen des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft weisen für Cottbus einen Anteil von jährlich 880.510 Euro aus [35]. Eine separate Förderung von Fahrzeugen wird im Land Brandenburg nicht praktiziert.

Die Stadt Cottbus als Aufgabenträger und die Cottbusverkehr GmbH als leistungserbringendes Verkehrsunternehmen haben eine ÖPNV-Angebots- und Finanzierungsvereinbarung bis einschließlich 2018 abgeschlossen. Darin vereinbart sind die Zuschussgewährung des Aufgabenträgers an das Verkehrsunternehmen und der dafür zu erbringende Umfang des ÖPNV-Angebotes.

Finanzierungskonzept

Demnach ist im Zeitraum von 2012 bis 2016 eine Absenkung der Verkehrsleistung vorgesehen. Dies ist vor dem Hintergrund der Entwicklung der nachfragerrelevanten Strukturgrößen, den verkehrspolitischen Zielen und den daraus resultierenden Anforderungen an das ÖPNV-Verkehrsangebot als kritisch einzustufen, insbesondere vor dem Hintergrund den ÖPNV weiter zu attraktivieren mit dem verkehrspolitischen Ziel die Nachfrage und den Anteil am Modal-Split weiter zu steigern.

Literaturverzeichnis

- [1] ETC, „Integrierter Verkehrsentwicklungsplanes 2020 (InVEPI),“ Berlin, 2011.
- [2] PTV AG, „Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teil: Zielnetz ÖPNV 2020,“ Dresden, 2009.
- [3] PBefG, „Personenbeförderungsgesetz, Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert 22.11.2011“.
- [4] ÖPNVG, „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert 18. Dezember 2006“.
- [5] RegG, „Regionalisierungsgesetz - Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27.12.1993, zuletzt geändert 12.12.2007“.
- [6] GVFG, „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Fassung vom 28. Januar 1988, zuletzt geändert 5. April 2011“.
- [7] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, „Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012,“ 2008.
- [8] LEP B-B, „Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg,“ 2009.
- [9] VCDB, „Machbarkeitsstudie Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus,“ Dresden, 2010.
- [10] VCDB, „Straßenbahnkonzeption Cottbus,“ Dresden, 2010-2012.
- [11] ARGE Bahnhofsumfeld Cottbus, „Vorplanung Neugestaltung Bahnhofsumfeld,“ 2011.
- [12] IVAS, „Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teilräumliches Verkehrskonzept Ortsteil Branitz,“ 2010.
- [13] IVAS, „Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teilräumliches Verkehrskonzept Ortsteil Gallinchen,“ 2010.
- [14] IVAS, „Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teilräumliches Verkehrskonzept Ortsteil Groß Gaglow,“ 2010.
- [15] IVAS, „Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teilräumliches Verkehrskonzept Ortsteil Kiekebusch,“ 2010.
- [16] Herwarth + Holz, „Entwicklungskonzept und Tragfähigkeitsuntersuchung für den Innenstadtbereich Ostrow,“ 2009.
- [17] Stadtverwaltung Cottbus, Fachbereich Stadtentwicklung, „INSEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept,“ 2007.
- [18] SVU, „Lärmaktionsplan Cottbus 2008, 1. Stufe Straßen über 16.400 Kfz/24h,“ 2009.
- [19] SVU, „Lärmaktionsplan Cottbus 2008, 2. Stufe Straßen zwischen 8.000 und 16.400 Kfz/24h (Entwurf),“ 2010.
- [20] SVU, „Luftreinhalteplan Cottbus, Fortschreibung 2011,“ 2011.

Literaturverzeichnis

- [21] PROZIV, „Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße Fortschreibung 2012 bis 2016,“ Forst (Lausitz), Kreistagsbeschluss vom 13. Juni 2012.
- [22] Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald, „www.region-lausitz-spreewald.de,“ [Online]. Available: <http://www.region-lausitz-spreewald.de/rp/de/planungsregion/portrait-der-region.html>. [Zugriff am 04.01.2012].
- [23] Landesamt für Bauen und Verkehr, „Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030, Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg,“ 2012.
- [24] Bundesagentur für Arbeit Statistik, „Arbeitsmarkt in Zahlen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten,“ Juni 2011.
- [25] Bundesagentur für Arbeit Statistik, „Strukturdaten und Indikatoren Agentur für Arbeit Cottbus,“ Berlin, Dezember 2011.
- [26] ETC, „Nahverkehrsplan der Stadt Cottbus, Fortschreibung für den Zeitraum von 2008 bis 2011,“ 2008.
- [27] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Leitfaden, 3. Aktualisierung,“ November 2011.
- [28] Stadt Cottbus, „Satzung für die Schülerbeförderung in der Stadt Cottbus, 1. Änderung,“ Cottbus, 2008.
- [29] TU Dresden, „Verkehrserhebung Mobilität in Städten - SrV 2008, Kennziffern der Mobilität für Cottbus,“ 2009.
- [30] Cottbusverkehr GmbH, „Entwicklung Leistungskennziffern, Email vom 07.05.2012“.
- [31] Stadt Cottbus, „<http://www.cottbus.de/unternehmer/statistik>,“ [Online]. [Zugriff am 23.04.2012].
- [32] Stadt Cottbus, *StVV IV-36/10 - Beschluss zum InVEPI 2020*, Cottbus, 30.11.2011.
- [33] ÖPNVFV, „Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg vom 03. Januar 2005, zuletzt geändert 31. August 2007“.
- [34] Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) vom 25. Juli 2007, zuletzt geändert am 22. Januar 2010“.
- [35] Minister Jörg Vogelsänger (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft), „1. Brandenburger Verkehrs- und Umweltforum "Umwelt und Elektromobilität im Land Brandenburg", Vortrag "Die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg",“ [Online]. Available: http://www.cottbusverkehr.de/wp-content/uploads/2012/03/Jörg_Vogelsänger.pdf. [Zugriff am 06.03.2012].
- [36] LBV Landesamt für Bauen und Verkehr, „Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2009 bis 2030,“ Mai 2010.

Literaturverzeichnis

- [37] Stadt Cottbus, Geschäftsbereich Jugend, Kultur und Soziales, Fachbereich Jugend, Schule, Sport, *Schulentwicklungsplan 2012 - 2017, Entwurf*, Cottbus, 12.01.2012.
- [38] Stadtverwaltung Cottbus, „Städtebaulicher Masterplan Stand 01.07.2011“.
- [39] Stadt Cottbus, „<http://www.cottbus.de>,“ 17.07.2012. [Online]. [Zugriff am 08.08.2012].