



Nahverkehrsplan der Stadt Cottbus Fortschreibung für den Zeitraum von 2008 bis 2011

Cottbus, Februar 2008



Inhalt

1	GRUNDLAGEN UND ZIELE	5
1.1	Ausgangssituation	5
1.2	Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans	6
1.3	Gesetzliche Rahmenvorgaben	7
1.3.1	Europäischer Rechtsrahmen	7
1.3.2	Das Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)	8
1.3.3	Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	8
1.3.4	ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg	8
1.3.5	Neue Verantwortung des Aufgabenträgers	9
1.4	Weitere Plangrundlagen	10
1.4.1	Beschlüsse der Stadt Cottbus und städtische Planungen	10
1.4.2	Grundsätze der Zusammenarbeit im VBB	11
1.5	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Cottbus	11
1.5.1	Räumliche Einordnung	11
1.5.2	Bevölkerung	13
1.5.3	Erwerbstätige und Arbeitsplätze	13
1.5.4	Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen	14
1.5.5	Weitere wichtige Ziele in Cottbus	15
1.6	Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen im Umland	15
1.7	Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze der Stadt Cottbus	15
2	ANFORDERUNGSPROFIL FÜR DIE ENTWICKLUNG DES ÖPNV	18
2.1	Angebotsstandards im ÖPNV	18
2.1.1	Verbindungsqualität im Stadtverkehr Cottbus	18
2.1.2	Erschließungsqualität im Stadtverkehr Cottbus	20
2.2	Qualitätsstandards im ÖPNV der Stadt Cottbus	21
2.2.1	Kompetenz und Kundenorientierung des Fahr- und Servicepersonals	21
2.2.2	Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge	22
2.2.3	Komfort und Ausstattung der Haltestellen	27
2.3	Qualitätsversprechen	29
2.3.1	Pünktlichkeit und Anschlusssicherung	29
2.3.2	Sicherheit	29
2.3.3	Service und Informationsqualität	30
2.3.4	Vertriebsqualität	31



2.4	Qualitätsmanagement	32
2.4.1	Beschwerdemanagement	32
2.4.2	Störungsmanagement	32
3	BEWERTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS	33
3.1	Netz und Angebot	33
3.1.1	Netz und Angebot in der Stadt Cottbus	33
3.1.2	Netz und Angebot im Stadt-Umland- und Regionalverkehr	37
3.2	Verknüpfung der Verkehrsträger	39
3.2.1	Verknüpfung zwischen SPNV und Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehr	39
3.2.2	Verknüpfung Regionalverkehr und Stadtverkehr	39
3.2.3	Verknüpfung innerhalb des Stadtverkehrs	39
3.2.4	Intermodale Verknüpfung	40
3.3	Infrastruktur und Fahrzeugpark	40
3.3.1	Haltestellen und Verknüpfungspunkte des SPNV	40
3.3.2	Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Stadtverkehr	41
3.3.3	Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Regionalverkehr	41
3.3.4	Strecken	41
3.3.5	Betriebshof	42
3.3.6	Fahrzeuge für den Straßenbahnverkehr	42
3.3.7	Fahrzeuge für den Stadtbusverkehr und Stadt-Umland-Verkehr	42
3.4	Organisation	43
3.4.1	Zusammenarbeit im Verkehrsverbund	43
3.4.2	Organisation in der Stadt Cottbus	43
3.5	Marketing, Tarif und Vertrieb	45
3.5.1	Tarif	45
3.5.2	Vertrieb und Ticketing	46
3.5.3	Information, Service und Öffentlichkeitsarbeit	46
4	VERKEHRSNACHFRAGE IM ÖPNV	48
4.1	Bisherige Nachfragesituation im ÖPNV	48
4.2	Nachfrageentwicklung bis 2011	49
5	GESTALTUNGSKONZEPT FÜR DEN ÖPNV	50
5.1	Funktionen der Verkehrssysteme des ÖPNV	50
5.1.1	Straßenbahn	50
5.1.2	Stadtbus	50
5.1.3	Stadt-Umland-Verkehr und Regionalbusverkehr	51



5.2	Vorgaben der Verkehrsentwicklungsplanung	51
5.3	Bedienungskonzepte Stadtverkehr bis 2011	52
5.4	Verknüpfungskonzept	53
5.5	Netzkonzept Stadt-Umland-Verkehr 2011	54
5.6	Infrastrukturentwicklung	54
6	ORGANISATIONSENTWICKLUNG UND WETTBEWERB	56
6.1	Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	56
6.2	Organisationsentwicklung in der Stadt Cottbus	56
6.3	Ausrichtung auf perspektivische Genehmigungsverfahren	58
6.3.1	Grundsätze	58
6.3.2	Rahmenbedingungen für die zukünftige Ausgestaltung des Wettbewerbs	59
7	MARKETING, TARIF UND VERTRIEB	61
7.1	Tarifsystem	61
7.2	Vertrieb und Ticketing	61
7.3	Information	62
7.4	Markterschließung und Kundenbindung	63
7.5	Öffentlichkeitsarbeit	64
8	FINANZIERUNGSKONZEPT	65
8.1	Kostenentwicklung	66
8.2	Umsatzerlöse	66
8.3	Zuweisungen und Ausgleichsleistungen	68
8.3.1	Grundfinanzierung des Landes	68
8.3.2	Ausgleichszahlungen Schülerverkehr	70
8.3.3	Erstattungsleistungen Schwerbehindertenbeförderung	71
8.4	Defizitausgleich	72
8.5	Investitionskonzept	73
	VERZEICHNISSE UND QUELLEN	74
	Abbildungsverzeichnis	74
	Tabellenverzeichnis	75
	Quellenverzeichnis	76



1 GRUNDLAGEN UND ZIELE

1.1 Ausgangssituation

Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Cottbus (NVP) war ein unter Regie des Zweckverbandes ÖPNV Lausitz-Spreewald (ZÖLS) entstandener gemeinschaftlicher Nahverkehrsplan mit dem lokalen Teilplan Cottbus, gültig bis 2006. Die Bedingungen für den ÖPNV in der Stadt haben sich seitdem verändert. Dazu zählen

- die Veränderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen („Drittes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes“ des Landes Brandenburg vom 18.12.2006 und die für dessen Ausgestaltung verbindliche ÖPNV-Finanzierungsverordnung mit letzter Änderung vom 31.08.2007),
- veränderte raumstrukturelle und ökonomische Rahmenbedingungen, z.B. durch die Vergrößerung der Stadtfäche infolge von Eingemeindungen,
- der Beitritt der Stadt Cottbus zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB),
- die Auflösung des ZÖLS am 31.12.2005,
- die sich verändernden Rahmenbedingungen im europäischen Rechtsrahmen, insbesondere vor dem Hintergrund verschiedener Entscheidungen zu eigenwirtschaftlichen Verkehren und Beihilfen sowie dem Wettbewerbsrecht, die sich maßgeblich in der neuen EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße widerspiegeln
/Quelle 16/.

Der Stadt Cottbus hat sich entschlossen, die nunmehr freiwillige Aufgabe zur Erstellung eines Nahverkehrsplanes in Fortschreibung des bestehenden für den Zeitraum 2008 – 2011 zu realisieren, um sowohl für die Verkehrs- und Haushaltspolitik als auch für die Verkehrsunternehmen weiterhin eine verlässliche Planungsgrundlage zu schaffen. Darüber hinaus laufen die Linien genehmigungen mit Kraftfahrzeugen nach dem PBefG im Stadt- und Stadt-Umlandverkehr von Cottbus mehrheitlich im Jahr 2009 aus. Bereits im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens müssen der Genehmigungsbehörde die inhaltlichen Vorstellungen der Stadt Cottbus für eine ausreichende Verkehrsbedienung bekannt sein. Ein beschlossener Nahverkehrsplan ist dafür eine geeignete Grundlage.

Der Nahverkehrsplan nimmt direkten Bezug auf die integrierten Planungen der Stadt Cottbus. Die im Beschluss IV-027-28/06 der Stadt Cottbus zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2020 formulierten verkehrspolitische Zielstellungen */Quelle 8/* bilden eine wichtige Grundlage für diesen Nahverkehrsplan. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEPI) bis 2020 wird ein Konzept „Zielnetz ÖPNV 2020“ aufgestellt, dessen bereits vorliegende Analysen die Basis des fortzuschreibenden Nahverkehrsplans bilden */Quelle 1/*. Um das o. g. Genehmigungsverfahren zu sichern, wird ein endgültiger Abgleich zwischen Nahverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan nach Beschluss beider Dokumente vorgenommen. Dabei ist mit dem kurzen Zielhorizont 2011 des Nahverkehrsplanes gesichert, dass langfristige Zielkonflikte vermieden werden. Darüber hinaus berücksichtigt der Nahverkehrsplan bereits vorliegende und konzeptionell gesicherte Trends des Verkehrsentwicklungsplanes.



Durch das neue ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg */Quelle 17/* erhält die Stadt Cottbus als Aufgabenträger des üÖPNV die konsumtiven und investiven Fördermittel direkt vom Land und verfügt in eigener Regie über die zweckgebundene Verteilung.

Um den neuen Aufgaben gerecht zu werden und die Chancen des ÖPNV-Gesetzes zur weiteren Verbesserung der Qualität des ÖPNV in der Stadt Cottbus zu nutzen, muss der NVP mindestens folgende Punkte behandeln:

- Festlegung von Angebots- und Qualitätsstandards für den üÖPNV.
- Festlegung der Verteilung der verfügbaren Mittel auf die Förderung der Erstellung von Verkehrsleistung und Förderung von Infrastrukturmaßnahmen.
- Aufstellung eines jährlich fortzuschreibenden Investitionsprogramms. Im Rahmen des Investitionsprogramms ist u.a. festzulegen, welche Maßnahmen zu welchen Anteilen gefördert werden.

Darüber hinaus ist es hinsichtlich der Liniengenehmigungsverfahren und des perspektivisch zu erwartenden Wettbewerbs notwendig, entsprechende Zielvorstellungen der Stadt Cottbus zu formulieren. Diese werden in diesem NVP maßgeblich mit den entsprechenden Hinweisen des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg */Quelle 13/* abgeglichen.

1.2 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der NVP bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der Stadt Cottbus bis 2011. Er wird damit zum wichtigen Steuerungselement 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 er organisiert und gestaltet sein?
5. Wie wird er 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 2011. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Stadt wird dabei durch Europa-, Bundes- und Landesrecht bestimmt.

1.3.1 Europäischer Rechtsrahmen

Bislang regelte die Verordnung 1191/69 des Rates der europäischen Gemeinschaften in der Fassung der Verordnung 1893/91 (EG-VO 1191/69 in der Fassung der VO 1893/91) aus dem Jahre 1991 das Vorgehen der Mitgliedsstaaten bei Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs. Grundsätzlich wurden danach Verkehrsunternehmen von einigen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes befreit. Zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung konnten jedoch Verpflichtungen (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht) angeordnet werden.

Durch die Europäische Kommission wurde in 2007 eine neue EU-Verordnung zur Ablösung der EG-VO 1191/69 in der Fassung der Verordnung 1893/91 vorgelegt. Diese EG-VO 1370/2007, (veröffentlicht am 03.12.2007) wurde am 10. Mai 2007 vom Europäischen Parlament verabschiedet und vom Ministerrat am 26. Juli 2007 bestätigt /Quelle 16/. Das Ziel der neuen Verordnung besteht in einer europaweit einheitlichen und marktwirtschaftlichen Gestaltung des ÖPNV. Der jeweils verantwortliche Aufgabenträger erhält danach weitgehende Handlungskompetenz und Finanzverantwortung für den ÖPNV in seinem Gebiet. Danach kann an kommunale Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen auch weiterhin eine Direktvergabe erfolgen, ohne dass dies eine europaweite Ausschreibung voraussetzt.

Da für die Umsetzung der neuen EU-Verordnung Aufgabenträger und Unternehmen Zeit benötigen, um die Bestimmungen der neuen Verordnung umzusetzen, sieht sie Übergangszeiträume vor, in denen der ÖPNV-Markt schrittweise für einen kontrollierten Wettbewerb zu öffnen ist. Gleichzeitig wurde damit ein Handlungsrahmen geschaffen, um eine Unausgewogenheit zwischen Wettbewerbern hinsichtlich des Marktzugangs zu vermeiden.

Somit kann ein Aufgabenträger vor Auslaufen der Liniengenehmigungen entscheiden, ob unter Berücksichtigung der Vorgaben eine Vergabe der Verkehre



- in marktorientierter Direktvergabe,
 - im Genehmigungswettbewerb oder
 - im Vergabewettbewerb
- erfolgen soll.

1.3.2 Das Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG)

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs wurde in Deutschland 1994 ein entscheidender Schritt zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit in der Verkehrsbedienun g getan. Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV war danach zukünftig zusammenzuführen. Die Regelungskompetenz wurde auf die Bundesländer übertragen. Ebenso wurde die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge erklärt. Den Ländern wird zur Finanzierung des ÖPNV ein jährlich definierter Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Verfügung gestellt.

1.3.3 Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Zuzüglich wurde von der Bundesregierung in Übereinstimmung mit der EG-VO 1191/69 in der Fassung der VO 1893/91 das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Jahre 1996 novelliert. Öffentlicher Personennahverkehr ist danach „... die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.“ Der Verkehr unterliegt einer Genehmigungspflicht (sog. „Konzessionspflicht“). Die jeweilige Genehmigungsbehörde muss einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan berücksichtigen.

1.3.4 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg

Aufgabenträger sind nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie für landesbedeutsame Verkehrslinien das Land Brandenburg und für den übrigen ÖPNV die Landkreise und kreisfreien Städte. Die Aufgabenträger „... sind zuständige Behörde für den ÖPNV“. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung können sie sich öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen bedienen. Den Aufgabenträgern obliegt die Ausgestaltungs- und Finanzverantwortung für den ÖPNV in ihrem Gebiet. Den Aufgabenträgern ist es nunmehr überlassen, für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan als Rahmen für eine koordinierte Verkehrsentwicklung des ÖPNV aufzustellen.

Der Landtag des Landes Brandenburg hat am 26.10.1995 das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz) beschlossen. Am 16.6.2004 wurde



das Zweite Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes verabschiedet, dass zum 1.1.2005 in Kraft getreten ist. Aktuell gilt das Gesetz in der Fassung der dritten Änderung vom 18.12.2006 in Verbindung mit der Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung) vom 03.01.2005 sowie der Zweiten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 31.08.2007. Das Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Gemäß § 2 ÖPNV-G ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen und eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Vor allem in den Verdichtungsräumen ist dem ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang einzuräumen. In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV zum Einsatz kommen. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung für den übrigen ÖPNV ist freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Für die Durchführung der Verkehrsleistungen bedienen sich die Aufgabenträger öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen.

Die Finanzierungsverantwortung für den öffentlichen Personenverkehr obliegt gemäß § 9 ÖPNV-G dem jeweiligen Aufgabenträger. Bei verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen des jeweiligen Aufgabenträgers hinaus erstrecken, haben sich die betroffenen Aufgabenträger abzustimmen.

Kostendeckungsfehlbeträge tragen die Aufgabenträger, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

1.3.5 Neue Verantwortung des Aufgabenträgers

Durch die veränderten gesetzlichen Grundlagen, insbesondere die neuen Finanzierungsstrukturen hat die Stadt Cottbus eine hohe Eigenverantwortung als Aufgabenträger:

1. Angebots- und Qualitätsstandards sind in künftigen Verkehrsverträgen möglichst detailliert festzulegen. Da beispielsweise eine moderne Fahrzeugflotte nicht mehr vom Verkehrsunternehmen durch Fördermittel finanziert werden kann, sollte das Durchschnittsalter der Fahrzeuge bereits im Verkehrsvertrag festgelegt werden, die Mehrkosten von modernen Fahrzeugen werden dann vom Aufgabenträger über die vertraglich vereinbarte Finanzierung ausgeglichen.
2. Die Abhängigkeit von jeweils 20% der Höhe der zweckgebundenen Landeszuweisungen nach § 10 (2) ÖPNV-G vom anteiligen Angebotsumfang sowie der anteilig eingesetzten kommunalen Eigenmittel führen zu einer Konkurrenzsituation innerhalb der Brandenburger Aufgabenträger und erfordert ein entsprechendes Engagement der Stadt Cottbus für den ÖPNV in ihrer Zuständigkeit.



3. Die Aufteilung von 30% der Landeszuweisungen nach der anteiligen Anzahl der Fahrgäste macht eine vorausschauende, fahrgastorientierte Verkehrsplanung unerlässlich, um einen entsprechenden Anteil an den Zuweisungen zu sichern. In Verkehrsverträge kann ebenfalls eine erfolgsabhängige Komponente der Finanzierung aufgenommen werden.

Ab 2008 werden Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülern/Auszubildenden gemäß novelliertem ÖPNV-Gesetz nicht mehr direkt an die Verkehrsunternehmen sondern über die Aufgabenträger gezahlt. Eines der wesentlichen Ziele der Neustrukturierung der ÖPNV-Finanzierung zum 01.01.2005 war es, eine größere Effizienz der eingesetzten Mittel zu erreichen. Aus diesem Grund wurden die konsumtiven und die investiven Mittel zusammengefasst.

Die neue Grundförderung des öffentlichen Personennahverkehrs erforderte für die Aufgabenträger eine weit reichende Umstellung ihres Finanzierungssystems. Aufgabenträger müssen bei der Planung der Mittelverwendung folgendes berücksichtigen:

1. Bedarf an Investitionen in die kommunale ÖPNV-Infrastruktur,
2. Finanzierung der Durchtarifierungsverluste – Mindereinnahenausgleich VBB-Tarif,
3. Finanzierung des Gesellschafters zur Defizitdeckung in voller Höhe,
4. Mittelbedarf der Verkehrsunternehmen zur Modernisierung der Fahrzeugflotte aufgrund des Entfallens der GVFG-Fahrzeugförderung.

Der Nahverkehrsplan muss den Rahmen für den übrigen ÖPNV so deutlich definieren, dass in jedem Fall die Verpflichtung der ausreichenden Bedienung zur Daseinsvorsorge erfüllt wird und die geforderte Leistung finanziell abgesichert ist.

1.4 Weitere Plangrundlagen

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind weitere, nachfolgend beschriebene Planungsgrundlagen maßgebend.

1.4.1 Beschlüsse der Stadt Cottbus und städtische Planungen

Maßgeblich für den zeitlichen Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes sind

- der Beschluss IV-027-28/06 zur Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2020 - verkehrspolitische Zielstellung und Straßen-Netzkonzept,
- das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2020 (INSEK, Beschluss IV-100-07-45/08)



1.4.2 Grundsätze der Zusammenarbeit im VBB

Für die Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Cottbus gelten allgemeine Grundsätze der Zusammenarbeit im Verkehrsverbund. Alle im Linienverkehr der Stadt Cottbus tätigen Verkehrsunternehmen sind Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und unterzeichneten dazu den „Kooperationsvertrag der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB).“ Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren,
- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, sowie die Gewährleistung einer aktiven, durch ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) gestützten Anschlussicherung mit anderen 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 Anwendung eines Qualitäts- und Umweltmanagementsystems sowie
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

1.5 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen in der Stadt Cottbus

1.5.1 Räumliche Einordnung

Die kreisfreie Stadt Cottbus ist Oberzentrum, Regionales Entwicklungszentrum des Städtekranzes und gehört raumstrukturell zum äußeren Entwicklungsraum des Landes Brandenburg /Quelle 2/. Sie bildet zusammen mit den vier südbrandenburgischen Landkreisen Oberspreewald-Lausitz, Elbe-Elster, Spree-Neiße und Dahme-Spreewald die Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald. Im Sinne des Leitbildes des Metropolenraumes Berlin-Brandenburg sollen die Funktionen der Stadt Cottbus als Oberzentrum langfristig gestärkt werden und Impulse für die Entwicklung der gesamten Region Lausitz-Spreewald geben.

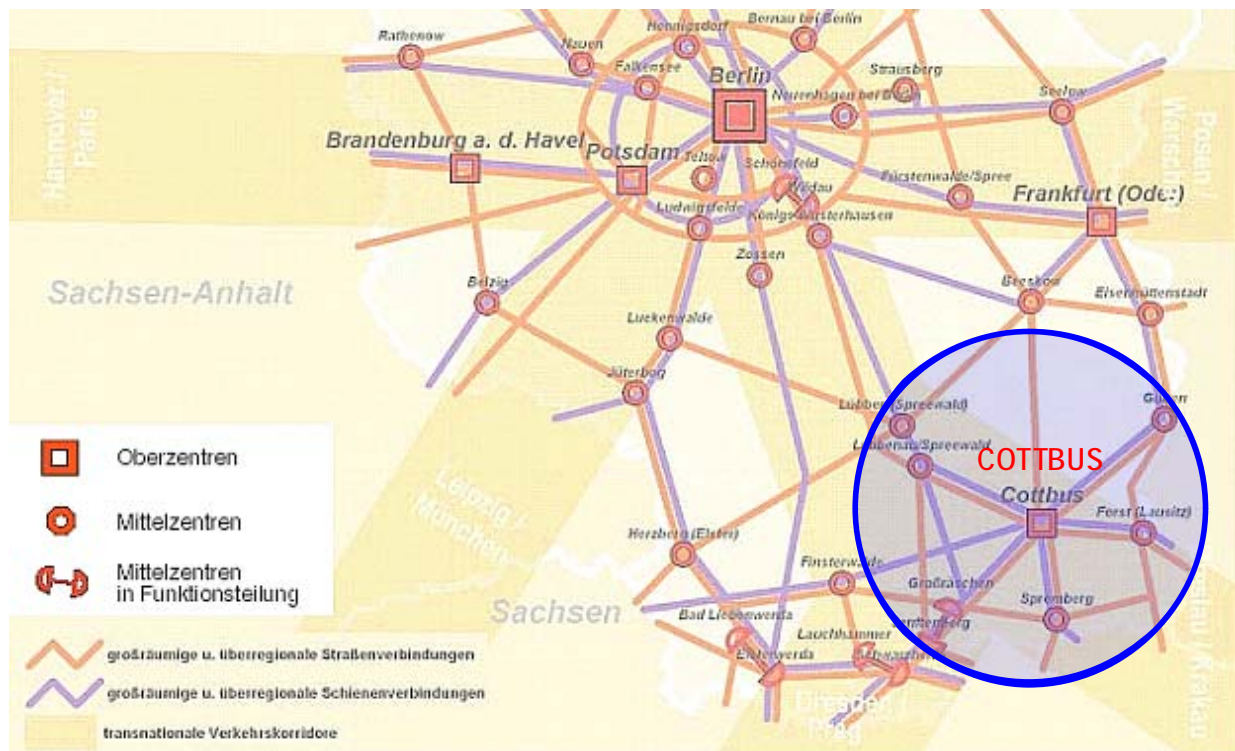


Abbildung 1-1 Verkehrliche Einordnung der Stadt Cottbus, Auszug Festlegungskarte 1 des LEP B-B, Entwurf vom 21.08.2007 /Quelle 2/

Die Stadt Cottbus liegt im Schnittpunkt überregionaler Verbindungsachsen. Diese sind laut Regionalplan /Quelle 3/ nachhaltig zu sichern oder zu entwickeln (Aufgabe des SPNV).

Der für den Stadt-Umland-Verkehr mit Bussen relevante mittelzentrale Einzugsbereich der Stadt Cottbus besteht aus der amtsfreien Gemeinde Kolkwitz und den Ämtern Neuhausen/Spree, Drebkau und Burg (Spreewald). Darüber hinaus bestehen bedeutende Beziehungen zu den Ämtern Peitz und Döbern-Land.



1.5.2 Bevölkerung

Die Stadt Cottbus hat **101.448** Einwohner auf einer Fläche von **164,2 km²** (Stand 31.12.2007), die Bevölkerungsdichte beträgt **618** Einwohner/km² /Quelle 4/. Die Einwohnerzahl der Stadt Cottbus entwickelt sich seit Jahren rückläufig. Eine hohe Einwohnerdichte mit 4.000 – 6.000 Einwohner/km² haben neben dem Stadtzentrum die unmittelbar angrenzenden Stadtteile sowie die Großwohngebiete Sachsendorf im Süden und Neu Schmellwitz im Norden. In diesen Gebieten leben etwa 60% der Einwohner von Cottbus. Eine mittlere Einwohnerdichte wird im Bereich zwischen dem Stadtzentrum und Neu Schmellwitz sowie in den peripheren Stadtteilen Ströbitz und Sielow erreicht, wo noch einmal etwa 20% der Einwohner leben. Die übrigen 20% der Einwohner leben in Stadtteilen mit geringer, überwiegend ländlich geprägter Dichte.

Unter Berücksichtigung der Analyse zum Verkehrsentwicklungsplan /Quelle 1/ zugrunde liegenden Prognose der Einwohnerentwicklung bis 2020 ist davon auszugehen, dass die **Einwohnerzahl** bis 2011 auf ca. **99.000** zurückgehen kann, also um ca. 2,5% weiter abnimmt. Die Zahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren wird im gleichen Zeitraum überdurchschnittlich um 8% zurückgehen, dagegen wird die Zahl der Einwohner über 65 Jahren um etwa 3% zunehmen. Der Einwohnerrückgang wird die peripheren Großwohngebiete stärker betreffen als die Gesamtstadt. In zentralen Bereichen der Stadt sowie in den äußeren, ländlich geprägten Stadtteilen wird sich die Einwohnerzahl dagegen deutlich weniger verringern.

1.5.3 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Cottbus hat ca. 47.000 erwerbstätige Einwohner bei ca. 64.000 verkehrlich relevanten Arbeitsplätzen (davon 46.000 sozialversicherungspflichtig). Etwa 12.000 Arbeitsplätze befinden sich im Stadtzentrum. Weitere Schwerpunkte sind die Bereiche der Spremberger Vorstadt (ca. 8.500, u. a. Klinikum), der Universität (2.800), des Nordwestens der Stadt und der Tagebaue Cottbus-Nord und Jänschwalde (je 2.500). Darüber hinaus finden sich zentrumsferne Konzentrationen von Arbeitsplätzen im Süden (Groß Gaglow und Gallinchen) sowie im Osten (Industriegebiet Merzdorf, jeweils ca. 1000).

Parallel zur Bevölkerungsentwicklung könnten sich bis 2011 die Erwerbstätigen- und Arbeitsplatzzahlen noch leicht rückläufig entwickeln. Im Rahmen des integrierten Stadtumbaus kommt es darüber hinaus zu einer räumlichen Verlagerung hin zu den Standorten des zu entwickelnden Technologie und Industrieparks (TIP) sowie des Cottbuser Innovations Center (CIC).



1.5.4 Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen

Derzeit werden an 33 Schulen (einschließlich Schulen in freier Trägerschaft) ca. 12.700 Schüler in Cottbus unterrichtet.

Tabelle 1-1 Schul- und Schülerzahlen in Cottbus (2007/08) /Quelle 15/

Schultyp	Anzahl	Schüler
Grundschulen	13	3.630
Oberschulen	4	778
Gesamtschulen	2	1.178
Gymnasien	4	2.268
Förderschulen	5	602
Waldorfschule	1	254
Cottbus-Kolleg	1	345
Oberstufenzentren	2	3.592

Entsprechend des Schulentwicklungsplanes 2007 – 2012 /Quelle 5/ werden bis 2011 im Grundschulbereich (6-12 Jahre, leichte Abschwächung) und in der Sekundarstufe I (12-16 Jahre, leichter Anstieg) zusammenfassend stabile Schülerzahlen erwartet. In der Sekundarstufe II (16 – 20 Jahre), zu der auch die berufliche Bildung gehört, muss dagegen mit einem erheblichen Rückgang von fast 50% gerechnet werden.

Durch die Konzentration der städtischen Entwicklung in den Kernbereichen entsprechend des Stadtumbaukonzeptes wird es zum einen zu einer Umverteilung der Wohnstandorte der Schüler kommen, die Schülerzahl in den peripheren Gebieten stärker abnehmen. Zum anderen wird die Stadt Cottbus auf der Grundlage des Schulentwicklungsplanes sowie der Planungen im Rahmen der „Gemeinwesenstudie für die Stadt Cottbus“ /Quelle 6/ durch Schließung bzw. Zusammenlegung von Schulstandorten vor allem die im Sinne der beabsichtigten Stadtentwicklung nachhaltigen Schulstandorte sichern.

Da der Schülerverkehr ein wesentlicher Teil der ÖPNV-Nachfrage ist, hat die Entwicklung der Schülerzahlen und die Schulstandortplanung einen entsprechenden Einfluss auf die Weiterentwicklung des ÖPNV bis 2011. Der Schulentwicklungsplan 2007 – 2012 ist durch die Stadtverordnetenversammlung mit Beschluss vom 30.01.2008 bestätigt.

Die wichtigsten weiterführenden Bildungseinrichtungen, mit Bedeutung weit über die Stadtgrenzen hinaus, sind die Oberstufenzentren (OSZ), die Brandenburgische Technische Universität (BTU) sowie die Fachhochschule Lausitz - Standort Cottbus (FHL). Hierzu zählen auch das Max-Steenbeck-Gymnasium, das Niedersorbische Gymnasium und die Lausitzer Sportschule. An künftig zwei OSZ der Stadt werden ca. 3.500 Auszubildende und Schüler konzentriert. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Landkreis Spree-Neiße, dessen OSZ sich in der Stadt Cottbus befindet. Der demografischen Entwicklung folgend werden bis 2011/2012 die Schülerzahlen weiter sinken. Standorte werden zusammengefasst bzw. neu ausgerichtet, was zu veränderten Schülerverkehrsrelationen führen kann. Die BTU hat ca. 4.700 Studenten, die FHL 1.100. Es wird angestrebt, diese Größenordnung an Studierenden bis 2011 zu sichern.



1.5.5 Weitere wichtige Ziele in Cottbus

Neben den zentralen Einrichtungen der Verwaltung und der Versorgung sind, ganzjährig, saisonal oder an bestimmten Veranstaltungstagen für die ÖPNV-Bedienung folgende Freizeit-, Kultur- und Sporteinrichtungen von Bedeutung:

- die Stadthalle und das Staatstheater,
- das Bäderzentrum an der Sielower Landstraße,
- das Sportzentrum, das Messe- und Tagungszentrum, das Stadion der Freundschaft, der Tierpark sowie der Branitzer Park mit Fürst-Pückler-Museum und Schloss Branitz.

Darüber hinaus erzeugen die großen Einkaufs- und Freizeitparks an der Peripherie (Groß Gaglow, Kolkwitz, Cottbus-Center, Willmersdorf) einen Verkehrsbedarf für die Stadtbewohner.

1.6 Entwicklung der strukturellen Rahmenbedingungen im Umland

Die Einwohnerzahl des Landkreises Spree-Neiße wird bis 2013 um insgesamt etwa 3% abnehmen. Es wird mit einer insgesamt relativ stabil bleibenden Schülerzahl bei deutlicher Zunahme der mit dem ÖPNV zu befördernden Schüler gerechnet /Quelle 7/. Die kreisweit negative Entwicklung wird sich mit einer verbleibenden räumlichen Konzentration um Cottbus überlagern, wodurch das Umland der Stadt weniger geschwächt wird.

1.7 Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze der Stadt Cottbus

Der ÖPNV in der Stadt Cottbus ist bis 2011 unter folgenden verkehrspolitischen Prämissen weiter zu entwickeln:

1. 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.

2. Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität

Der ÖPNV soll für viele Mobilitätszwecke, d.h. neben Berufs- und Ausbildungsverkehr insbesondere auch für den Einkaufs- und Freizeitverkehr, ein attraktives Angebot bereitstellen. Das erfordert die Realisierung einer optimalen ÖPNV-Anbindung von Wohnbereichen an Arbeits- und Ausbildungsstätten, Handelseinrichtungen, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen. Die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, sollen bei der Gestaltung des Liniennetzes, der Verkehrsanlagen und Zugangsmöglichkeiten sowie des Fahrzeugangebotes besonders berücksichtigt werden. Die barrierefreie Gestaltung ist bei allen Bauvorhaben und Neu/Ersatzbeschaffungen entsprechend der gesetzlichen Grundlagen und DIN-Vorschriften umzusetzen.



3. Einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem

Der ÖPNV soll unter dem Dach des VBB als arbeitsteiliges Gesamtsystem mit einheitlichen Zugangsbedingungen geplant, angeboten und weiter entwickelt werden.

4. Bevorrechtigung des ÖPNV

Der ÖPNV soll im Stadtverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität behalten.

5. Gewinnung neuer Fahrgäste

Zur Abschwächung des durch die Schüler- und Einwohnerzahlentwicklung bestehenden Risikos weiterer Fahrgastverluste sollen neue Fahrgäste im ÖPNV gewonnen werden. Eine Stabilisierung der Nachfrage soll vorrangig durch geeignete Angebots- und Kundenbindungsmaßnahmen erreicht werden. Dabei ist zu sichern, dass das Leistungsangebot den Mobilitätsbedürfnissen der Kunden angepasst wird, gleichzeitig jedoch auch die finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind.

6. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark

Die Infrastruktur ist hinsichtlich eines pünktlichen, sicheren und wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Haltestellen sollen bedarfsgerecht, leicht zugänglich und attraktiv gestaltet sein. 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.

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

Der Nahverkehrsplan definiert einen Verfahrensweg zur perspektivischen Handhabung der Vergabe der Verkehrsleistung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Stadt Cottbus und der Landkreis Spree-Neiße als gemeinsame Gesellschafter der Cottbusverkehr GmbH für ein kombiniertes, faires und wettbewerbliches Verfahren aus Privatisierung des Unternehmens und künftiger Vergabe der Verkehrsleistung entschieden haben. Festgelegt ist dies in den Beschlüssen A-017-43/02 vom 18.12.2002 zur Umsetzung des Modells „Strategische Partner“ (Stadt Cottbus) sowie Beschluss Nr. 555-40/03 vom 03.09.2003 „Vorbereitung der Veräußerung von Geschäftsanteilen an Nahverkehrsunternehmen“ des Landkreises Spree-Neiße.

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.

8. Zusammenarbeit der Aufgabenträger im VBB

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. Neben den benannten allgemeinen Zielen gelten für die Stadt Cottbus die in ihrem Verkehrsentwicklungsplan /Quelle 8/ dargestellten Ziele auch für den Zeitraum bis 2011. Entsprechend dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 31.05.2006 wurde als Grundlage der weiteren Konzeptentwicklung das Szenario „Integration“ festgelegt. Die Mobilität der Bevöl-



kerung ist zu sichern, die Entwicklung des notwendigen Verkehrs soll nachhaltig gesteuert werden. Die Weiterentwicklung der Straßenbahn-, Stadtbus- und Regionalbusangebote im Stadtgebiet erfolgt mit den Zielen

- die Erschließung des Stadtgebietes in angemessener Qualität sicherstellen,
- zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung im Sinne der Grundsätze und Ziele der Verkehrsentwicklung beizutragen und
- sich an die künftige Stadt- und Bevölkerungsstruktur anzupassen.

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



2 ANFORDERUNGSPROFIL FÜR DIE ENTWICKLUNG DES ÖPNV

Das Anforderungsprofil für den ÖPNV bis 2011 basiert auf den allgemeinen Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplanes /Quelle 11/ und berücksichtigt Grundsätze des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für die Bewertung von ÖPNV-Angeboten /Quelle 9/. Darüber hinaus werden die Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg /Quelle 10/ sowie die DIN EN 13816 /Quelle 11/ weitgehend berücksichtigt.

2.1 Angebotsstandards im ÖPNV

2.1.1 Verbindungsqualität im Stadtverkehr Cottbus

Bezüglich der Verbindungsqualität werden für den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes Mindeststandards für die Kriterien

- Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit,
- Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherung sowie
- Beförderungsgeschwindigkeit

festgelegt.

Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit

Für den Bedienungszeitraum und die Bedienungshäufigkeit gelten folgende Mindeststandards, bezogen auf die Verkehrskorridore und der sich darin überlagernden Angebote von Straßenbahn und Bus.

Tabelle 2-1 Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Cottbus
(Basis: /Quelle 10/)

Verkehrszeit		Takt [min] für Kategorie A (Inneres Stadtgebiet)	Takt [min] für Kategorie B (Äußeres Stadtgebiet)
Hauptverkehrszeit (HVZ)	Mo-Fr 06.00 – 08.00 14.00 – 18.00	10	20
Nebenverkehrszeit (NVZ)	Mo-Fr 08.00 – 14.00 18.00 – 20.00	15	30
	Sa 08.00 – 18.00		
	So 12.00 – 18.00		
Schwachverkehrszeit (SVZ)	Mo-Fr 04.00 – 06.00 20.00 – 24.00	30-60	60-120 (ggf. als alternative Be- dienform)
	Sa, So 18.00 – 24.00 (bei Bedarf)		
	So 08.00 – 12.00		



Bei sich überlagernden Angeboten gilt der Standard als erfüllt, wenn die Fahrtenanzahl pro Stunde der vorgegebenen Taktichte adäquat ist und der maximale Abstand von Fahrzeugfolgen den Taktzeitraum um nicht mehr als 50% übersteigt. Für den Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes bis 2011 sieht die Stadt Cottbus mit der Erfüllung dieses Standards eine ausreichende Bedienung als gegeben an und keine Notwendigkeit für ein deutlich darüber hinausgehendes Angebot.

Mit dem Beginn des Bedienungszeitraumes um 4:00 Uhr sollen Zubringerleistungen für die erste Abfahrt des SPNV berücksichtigt werden. Diese Frühfahrten sind in Abhängigkeit der Nachfrage, ggf. auch als alternative Bedienform, anzubieten.

Entsprechend ihrer Wertigkeit werden die Relationen im Stadtverkehr den Kategorien A und B zugeordnet. Der Kategorie A entsprechen acht hochwertige Relationen im innerstädtischen Bereich. Dazu zählen:

1. Stadtzentrum – Hauptbahnhof
2. Sachsendorf – Stadtzentrum sowie Sachsendorf – Spremberger Vorstadt – Hauptbahnhof
3. Sandow – Stadtzentrum / Hauptbahnhof
4. Schmallwitz-Ost/Neu Schmallwitz – Stadtzentrum / Hauptbahnhof
5. Schmallwitz-Ost/Neu Schmallwitz – Sachsendorf
6. Spremberger Vorstadt – Stadtzentrum
7. Spremberger Vorstadt – Sandow
8. Ströbitz – Stadtzentrum / Hauptbahnhof

Der Kategorie B sind nachfrageorientierte Relationen zwischen Stadtzentrum und äußerem Stadtgebiet zugeordnet:

1. Madlow – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
2. Schmallwitz-West – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
3. Groß Gaglow/Gallinchen – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
4. Sielow – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
5. Dissenchen/Merzdorf – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
6. Branitz – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
7. Kiekebusch/Kahren – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
8. Willmersdorf – Stadtzentrum/Hauptbahnhof
9. Saspow/Skadow/Döbbrick /Maiberg – Stadtzentrum/ Hauptbahnhof

Entwickeln sich im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes bis 2011 neue tangentielle Relationen, ist ein Mindestbedienungsstandard entsprechend der Kategorie B zu sichern.



Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherung

Auf den Relationen der Kategorie A sind Direktverbindungen anzubieten. Für die Relationen der Kategorie B sind Umsteigeverbindungen zulässig. Die Umsteigenotwendigkeit ist hier auf einen Umstieg je Richtung zu begrenzen.

Der Anschluss von Umsteigeverbindungen in Cottbus gilt als gesichert, wenn eine Umsteigezeit von 5 Minuten nicht überschritten wird. Die Entfernung zwischen den Umsteigehaltstellen sollte unter 100 m liegen.

Beförderungsgeschwindigkeit

Für den Stadtverkehr in Cottbus wird als Richtwert eine durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit von 22 km/h angestrebt.

2.1.2 Erschließungsqualität im Stadtverkehr Cottbus

Die Erschließungsqualität ist differenziert für drei Gebietskategorien nachzuweisen:

- Kernzone,
- Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und
- Gebiet mit geringer Nutzungsdichte.

Kernzone sind die im Stadtumbaukonzept Cottbus /Quelle 12/ definierten Zentren, insbesondere die Innenstadt, der Bereich Hauptbahnhof, die Stadtteilzentren Sandow (Sandower Hauptstraße), Sachsendorf (Gelsenkirchener Allee), Spremberger Vorstadt sowie Ströbitz (Berliner/Schweriner Str.).

Zu den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte zählen neben dem sonstigen Stadtgebiet innerhalb des Mittleren Ringes die übrigen Gebiete der Stadtteile Spremberger Vorstadt und Ströbitz, ein Teil des Stadtteiles Sachsendorf sowie Neu Schmallwitz und Sielow.

Alle anderen Stadtteile werden als Gebiete mit geringer Nutzungsdichte klassifiziert.

Die Erschließungsqualität in Cottbus ist durch die Verkehrsmittel Straßenbahn, mit Erschließungs- und Verbindungsfunktion, sowie Bus, mit überwiegender Erschließungsfunktion, zu sichern.

Für die Erschließungsqualität im Stadtverkehr gelten folgende Mindeststandards:

Tabelle 2-2 Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung [m]) von Haltestellen in Cottbus (Maximum)

Gebiet	Straßenbahn	Bus
Kernzone	300	300
mit hoher Nutzungsdichte	400	300
mit geringer Nutzungsdichte	400	300



Es wird angestrebt, das gesamte bebaute Stadtgebiet Cottbus mit den o. g. Einzugsbereichen der Haltestellen vollständig abzudecken.

2.2 Qualitätsstandards im ÖPNV der Stadt Cottbus

In Anlehnung an die „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ /Quelle 10/ werden für den ÖPNV in der Stadt Cottbus weitere Festlegungen zur Durchführung und zum Erscheinungsbild des ÖPNV getroffen. Die Qualität ist entsprechend der Zuständigkeiten zu sichern. Dabei gelten folgende Grundsätze:

1. Die Ausgestaltung des Fahrplanangebotes, der Beförderungsbestimmungen und der anzuwendenden Tarife liegt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften – insbesondere des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – im Verantwortungsbereich des die Leistung erbringenden Verkehrsunternehmens. Die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan oder alternativen Planungsunterlagen sind zu beachten.
2. Das die Leistung erbringenden Verkehrsunternehmen gewährleistet eine kontinuierlich Qualität, die nach definierten Kriterien bemessen ist, den in der Stadt Cottbus nachweislichen Standards vom 01.01.2008 entsprechen und die künftigen Standards des jeweils gültigen Nahverkehrsplanes erfüllen wird.

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 trägt Unternehmensbekleidung. Im Rahmen seiner Ausbildungs-, Aufsichts- und Qualitätspflichten sorgt das Verkehrsunternehmen dafür, dass 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.

Die Mitarbeiter sind als „Fachkraft für 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 Übergangstarife 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 mobilitätsbehinderten Personen,
- Kenntnisse zur Fahrzeugtechnik (kleinere Störungen können selbst behoben werden).

2.2.2 Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge

Grundsätze

Die Rahmenempfehlungen des VDV zum Einsatz von Verkehrsmitteln im ÖPNV beziehen sich hauptsächlich auf die Technik und den Betrieb der Verkehrsmittel. Anforderungen an Verkehrsmittel im Linienverkehr, an die Sicherheit von Fahrgästen, an das Fahrpersonal und die Umwelt sind gesetzlich festgelegt.

Die im Betrieb befindlichen Verkehrsmittel entsprechen den geltenden deutschen Standards, sind zur Personenbeförderung zugelassen und werden entsprechend den geltenden Bestimmungen nachweisbar gewartet.

Der Zugang und die Nutzung für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste sind zu berücksichtigen. Fahrzeuge sind barrierefrei, wenn deren Nutzung für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste (z. B. Rollstuhlfahrer/innen) ohne fremde Hilfe möglich ist.

Fahrzeuge sind bedingt barrierefrei, wenn deren Nutzung für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste (z. B. Rollstuhlfahrer/innen) nur mit fremder Hilfe möglich ist.

Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen ermöglichen.



Das die Leistung erbringende Unternehmen muss Anstrengungen nachweisen, das gegenwärtig vorhandene Komfortniveau der Fahrzeuge mindestens beizubehalten und durch Investitionen im Kundeninteresse möglichst zu verbessern. Das die Leistung erbringende Verkehrsunternehmen und Stadt Cottbus vereinbaren die Qualität des einzusetzenden Fahrzeugparks. Veränderungen bedürfen der vorherigen Absprache. Werbung in und an Fahrzeugen soll auf Fahrgäste nicht belästigend wirken.

Straßenbahnfahrzeuge

Alle Fahrzeuge müssen einen Niederfluranteil von mindestens 20 % pro Fahrzeug besitzen, d. h. mindestens eine Tür im Niederflurbereich aufweisen.

Tabelle 2-3 Ausstattungsmkmale von Straßenbahnfahrzeugen

Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Ein- und Ausstieg	
Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Maximal 360 mm.
Einstiegshilfen	Maximale Höhendifferenz 100 mm und maximal 150 mm Spaltenbreite zum Bord. Für kombinierte Bus-Tram-Haltestellen können entsprechend der verkehrlichen Besonderheiten abweichende Maße gelten.
Türen	Durchschnittlich pro 7 m Wagenkastenlänge mindestens 1 Tür; pro Garnitur mindestens 1 Tür mit einer Breite > 1.200 mm und Rollstuhlrampe.
Fahrzeugbodenverlauf	Möglichst ohne Querstufen.
Haltestangen und Haltegriffe	Geeignet für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste.
Türöffner	Ca. 750 – 850 mm ab Einstiegshöhe, ertastbar, Fläche ca. 25 cm ² .
Aufenthaltskomfort	
Fahrgeräusche	Orientierung an VDV-Richtlinie 154.
Sitzabstand	650 – 800 mm.
Sitzgestaltung	Ergonomisch, Vandalismus hemmend, kontrastreich.
Anordnung der Sitze	Mit Sichtkontakt der Fahrgäste und Kommunikationsmöglichkeit.
Haltegriffe	Senk- und waagerechte Haltestangen und Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen.
Sondernutzungsfläche	Mindestens Aufstellmöglichkeit für 1 Rollstuhl oder 2 Kinderwagen.
Innenraum	Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.
Heizung/Klimatisierung	Heizungs-/Belüftungsanlage.
Beleuchtung	Blendfrei zur objektiven Sicherheit der Fahrgäste.
Fenster	Kundenorientierte Gestaltung.
Sicherheit	Videüberwachung Fahrgastraum.



FortsetzungTabelle 2-3 Ausstattungsmerkmale von Straßenbahnfahrzeugen

Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Fahrgastinformation außen	
Linienbezeichnung	Vorn, rechts, hinten, links.
Fahrtziel	Vorn.
Streckenverlauf	Rechts.
Verkehrsunternehmen	Rechts, links.
Verkehrsverbund	Logo vorn.
Kennzeichnung Tür	Rollstühle, Kinderwagen, Videoüberwachung.
Türöffner	Fahrzeugbezogen.
Fahrgastinformation innen	
Information zu	Fahrtziel, Streckenverlauf mit Umsteigemöglichkeit, möglichst Linienbezeichnung.
Ankündigung Haltestellen	Akustisch und optisch.
Piktogramme	Rollstühle/Kinderwagen, Schwerbehindertensitzplätze, Fahrräder.
Türöffner	Fahrzeugbezogen.

Omnibusse

Für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sind die Vorschriften für technische Einrichtungen von Fahrzeugen gemäß der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft RL 2001/85/EG, Anlage VII, in Stadt- und Umlandverkehren für Neufahrzeuge verbindlich anzuwenden und für Regionalverkehre vorzusehen, sofern diese Fahrzeuge barrierefrei sein müssen. Diese Regelung ist insbesondere bei Neuanschaffung von Bussen zu beachten. Busse werden nach EU-Richtlinie 2001/85/EG kategorisiert:

- Klasse I: Stadtbus mit hohem Stehplatzanteil (siehe VDV-Schrift 2030)
- Klasse II: Überlandbus mit hohem Sitzplatzanteil (siehe VDV-Schrift 2031)
- Klasse III: Reisebusse (siehe VDV-Schrift 2037)
- Klasse A: Midibus mit überwiegendem Stehplatzanteil (abgeleitet aus Kl. I)
- Klasse B: Midibus ausschließlich mit Sitzplätzen (abgeleitet aus Kl. II)

In Bussen der Klassen A und B sind max. 22 Sitzplätze vorhanden. Minibusse (<8 m Länge, > 8 Fahrgastsitzplätze) sind nicht standardisiert. Zunehmend soll bei alternativen Bedienungsformen ein Einsatz von PKW erfolgen, die max. 7 Fahrgästen Platz bieten.

Das Höchstalter der eingesetzten Omnibusse beträgt in der Regel 14 Jahre. Maximal 15 % der eingesetzten Fahrzeuge dürfen auch älter sein. Bei Standard- und Gelenkbussen wird ein Niederfluranteil der eingesetzten Fahrzeuge von 90% angestrebt. Neufahrzeuge sind in der Regel als Niederflurfahrzeuge und entsprechend der EU-Abgasnormen 5 bzw. EEV zu beschaffen.



Tabelle 2-4 Ausstattungsmerkmale von Standard- und Gelenkbussen

Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Ein- und Ausstiegskomfort	
Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Maximal 320 mm.
Einstieghilfen	Absenkvorrichtung, Rollstuhllrampe bei Niederflurfahrzeugen.
Türen	Nach gesetzlicher Vorschrift 2; davon mindestens 1 Tür mit einer Breite > 1.200 mm.
Fahrzeugbodenverlauf	Möglichst ohne Querstufen.
Haltestangen und Haltegriffe	Für alle Körpergrößen und Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf.
Haltestellenwunschtaster	In ausreichender Anzahl.
Türöffner	Fahrzeugbezogen; ca. 750 – 850 mm ab Einstiegshöhe, kontrastreich und ertastbar, Fläche ca. 25 cm ² .
Aufenthaltskomfort	
Fahrgeräusche	Orientierung an VDV-Richtlinie 154.
Sitzabstand	650 – 800 mm.
Sitzgestaltung	Ergonomisch, Vandalismus hemmend, kontrastreich.
Verhältnis Sitz-/Stehplätze	Liniengerechte Bestuhlung.
Anordnung der Sitze	Teilweise vis-a-vis-Anordnung.
Haltegriffe	Senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen, waage- und senkrechte Haltestangen.
Sondernutzungsfläche	Mindestens 900 x 1.300 mm (besser 1,3 m ²) für Rollstuhl und Kinderwagen.
Innenraum	Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.
Heizung/Klimatisierung	Klimaanlage Fahrgastraum.
Beleuchtung	Blendfrei, zur Erhöhung des objektiven Sicherheitsgefühls.
Fenster	Kundenorientierte Gestaltung.
Sicherheit	Videüberwachung.
Fahrgastinformation außen	
Linienbezeichnung	Vorn, rechts, links, hinten.
Fahrtziel	Vorn, rechts.
Streckenverlauf	Rechts.
Verkehrsunternehmen	Rechts, links.
Verkehrsverbund	Logo vorn.
Kennzeichnung Tür	Rollstühle, Kinderwagen, Videüberwachung.
Türöffner	Fahrzeugbezogen.
Fahrgastinformation innen	
Information zu	Linienbezeichnung, Fahrtziel, Streckenverlauf mit Umsteigemöglichkeit.
Ankündigung Haltestellen	Akustisch und optisch.
Piktogramme	Rollstühle/Kinderwagen, Schwerbehindertensitzplätze, Fahrräder.
Türöffner	Fahrzeugbezogen.



Tabelle 2-5 Ausstattungsmerkmale von Minibussen

Ausstattungsmerkmal	Anforderung
Ein- und Ausstiegskomfort	
Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Maximal 320 mm.
Einstieghilfen	Rollstuhlrampe bei Niederflurfahrzeugen.
Tür	Nach gesetzlicher Vorschrift mindestens 1 Tür mit einer Breite > 1.200 mm.
Fahrzeugbodenverlauf	Möglichst ohne Querstufen.
Haltestangen und Haltegriffe	Für alle Körpergrößen und Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf.
Haltestellenwunschtaster	In ausreichender Anzahl.
Aufenthaltskomfort	
Fahrgeräusche	Orientierung an VDV-Richtlinie 154.
Sitzabstand	650 – 800 mm.
Sitzgestaltung	Ergonomisch, Vandalismus hemmend, kontrastreich.
Verhältnis Sitz-/Stehplätze	Liniengerechte Bestuhlung.
Anordnung der Sitze	Mit Sichtkontakt der Fahrgäste und Kommunikationsmöglichkeit.
Haltegriffe	Senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen, waage- und senkrechte Haltestangen.
Sondernutzungsfläche	mind. 900 x 1.200 mm (besser 1,3 m²).
Innenraum	Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.
Heizung/Klimatisierung	Heizungs-/Belüftungsanlage.
Beleuchtung	Blendfrei.
Fenster	Kundenorientierte Gestaltung.
Fahrgastinformation außen	
Linienbezeichnung	Vorn, hinten.
Fahrtziel	Vorn.
Verkehrsunternehmen	Rechts, links.
Verkehrsverbund	Logo vorn.
Kennzeichnung Tür	Rollstühle, Kinderwagen.
Türöffner	Fahrzeugbezogen.
Fahrgastinformation innen	
Information zu	Linienbezeichnung, Fahrtziel, Streckenverlauf mit Umsteigemöglichkeit.
Ankündigung Haltestellen	Akustisch.

Für die alternative Bedienung mit PKW (mit max. 7 Fahrgastplätzen und Einsatz als RufBus, Anruftaxi usw.) gelten nachfolgend formulierte Grundsätze. Diese Fahrzeuge unterliegen den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Beim Einsatz im ÖPNV ist deshalb unbedingt zu gewährleisten:

- Ausschluss der Beförderung stehender Personen,
- Rückhalteeinrichtungen und Mitführen von Sitzerrhöhungen für Kinder,
- Angurtpflicht,
- Anbringung von Liniennummer und möglichst Zielanzeige,



- ausreichender Innenraum zum bequemen Einsteigen und Erreichen der Sitzplätze,
- ausreichende und blendfreie Beleuchtung des Fahrgastraumes,
- zweiter Innenspiegel am Fahrerplatz zur Fahrgastraumbeobachtung,
- Heizung/Klimaanlage und Sicherung einer kundenorientierten Bedienung.

Beim Einsatz im Schülerverkehr sind vorgeschrieben:

- Piktogramm Schülerverkehr,
- Sicherung der Fahrgasttür bei Beförderung von Kita- und Grundschulkindern gegen unbeabsichtigtes Öffnen.

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 darüber hinaus gehende Ausstattungsmerkmale ist der Straßenbau- lastträger zuständig.

Bei der Mindestausstattung von Haltestellen wird gemäß der Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg /Quelle 10/ zwischen drei Haltestellentypen unterschieden:

- A) Verknüpfungshaltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
- B) Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung
- C) Standardhaltestelle

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 in diesen Haltestellentyp einzuordnen die Haltestellen an den Verknüpfungspunkten Cottbus Hbf. sowie am Busbahnhof Marienstraße.

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 so nicht relevant. Diesem Typ sind in Cottbus jedoch die innerstädtischen Umsteigehaltestellen zuzuordnen.

Die Ausstattung der Haltestellen umfasst als vorgegebene Ausstattung Haltestellenmast und – schild nach Vorschriften der BOKraft/BOStrab. Für alle Haltestellenkategorien ist folgende Grundausrüstung vorzusehen:

- Haltestellenname,
- verkehrende Linien mit Nummer und Zielhaltestelle,
- das betreibende Verkehrsunternehmen mit Logo,
- das VBB-Logo.

Darüber hinaus gilt der in Tabelle 2-6 beschriebene Standard.

Tabelle 2-6 Ausstattungselemente von Haltestellen

Ausstattungs-elemente	Haltestellentyp		
	A	B	C
Aufenthaltskomfort			
Befestigte Wartefläche	x	x	x
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	x	x	[x]
Wetterschutzeinrichtung	x	x	[x]
Sitzgelegenheit	x	x	[x]
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	x	x	x
Abfallbehälter	x	x	[x]
Besonderer Service			
Uhr	x	[x]	
Beschallungsanlage	x	x	[x]
Echtzeitanzeige Fahrplan	x	x	[x]
Öffentliches WC	x	[x]	
Fremdmarketing	[x]	[x]	[x]
Systemverknüpfung			
Park&Ride-Anlage	x		[x]
Kiss&Ride-Haltezone	x		
Bike&Ride-Anlage	x	[x]	[x]
Taxi-Stellplätze	x	[x]	

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



2.3 Qualitätsversprechen

2.3.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Der Kunde erwartet, dass die von ihm benutzten öffentlichen Verkehrsmittel fahrplantau fahen, d. h. konkret, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden.

Ein Fahrzeug gilt noch als pünktlich, wenn die Verspätung an einem Messpunkt maximal drei Minuten beträgt. Dazu gehört außerdem, dass das Verkehrsmittel nicht zu früh abfährt.

In die Berechnung gehen nach einer repräsentativen Stichprobe alle als unpünktlich gemessenen Fahrten ein.

Der Pünktlichkeitsgrad P_U berechnet sich aus

$$P_U = \frac{(F - F_H) * 100}{F}$$

mit F Gesamtzahl der lt. Fahrplan vom Verkehrsunternehmen erbrachten Fahrten.

F_H Anzahl der durch das Verkehrsunternehmen zu vertretenden unpünktlichen Fahrten.

Bei der Berechnung der Pünktlichkeitsgrade ist zu beachten, dass durch die Einhaltung von Anschlüssen auftretende Unpünktlichkeiten gesondert behandelt werden.

Für den Fahrgast ist eine reibungslos funktionierende Anschlusssicherung ein wesentlicher Qualitätsstandard des Leistungsangebotes. Ein Anschluss ist eine räumliche und zeitliche aufeinander abgestimmte Zusammenführung mehrere Linien an einem Verknüpfungspunkt, der innerhalb eines angemessenen Zeitintervalls vonstatten geht. Anschlüsse sollen so gestaltet sein, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Die Abwicklung der Anschlüsse erfolgt automatisiert über das rechnergestützte Betriebsleitsystem. Bei Überschreitung der vorgegebenen Wartezeiten entscheidet die Betriebsleitstelle über die Anschlussgewährung.

2.3.2 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 für Verkehrsservice. Durch das Fahrpersonal muss eine ständige Verbingung vom Fahrzeug zur Betriebsleitstelle (Sicherheitszentrale) gesichert sein.

Straßenbahnfahrzeuge sind schrittweise mit Videoüberwachungsanlagen nachzurüsten. Bei Neuzuführungen von Omnibussen sind diese mit Videoüberwachungsanlagen zu beschaffen.



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

2.3.3 Service und Informationsqualität

Fahrgastinformation

Es sind folgende allgemeine Grundsätze der Fahrgastinformation im Verbundgebiet einzuhalten:

- einheitlicher Aufbau der Informationen bei unternehmensübergreifender Fahrgastinformation,
- Durchgängigkeit und Einhaltung der Informationsketten,
- barrierefreie Gestaltung der Information.

Eine zielgerichtete Information zum ÖPNV-Angebot fördert die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Das Verkehrsunternehmen sorgt für kundenfreundliche Zugangsmöglichkeiten zu Informationen und ist für die optische und akustische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und an Haltestellen zuständig. Zur Fahrgastinformation zählt ein klares und gut verständliches Leitsystem an den Haltestellen. Die Fahrgäste sind vor, während und nach der Fahrt u. a. auch über Anschlussmöglichkeiten zu unterrichten. Planmäßige Änderungen sind in geeigneter Form rechtzeitig mitzuteilen.

Es ist eine Vorabinformation über Leistungs- und Tarifangebote zu gewährleisten. Dem Kunden muss es möglich sein, sich vor Fahrtantritt über das Leistungs- und Tarifangebot zu informieren (z. B. Taschenfahrpläne, Faltblätter, Auskünfte über das Servicetelefon bzw. Internet oder über Besuche im Kundencenter vor Ort).

Beim Servicetelefon und beim Kundencenter sind die Erreichbarkeit, die Schnelligkeit und Genauigkeit der Information und die Informationsqualität wesentliche Kriterien für die Kundenzufriedenheit.

Das Verkehrsunternehmen sichert auch die Information an Haltestellen/Stationen zum Leistungs- und Tarifangebot. Die Fahrgastinformation an den Haltestellen ermöglicht es dem Kunden, die relevanten Informationen zu seiner geplanten Fahrt zu erhalten.

Entsprechend den Möglichkeiten sind wichtige Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen auszurüsten. Hierbei sind die Soll- bzw. Ist-Fahrplanzeiten des den Stadt- und Stadt-Umlandverkehr von Cottbus betreibenden Verkehrsunternehmens anzuzeigen. Das Unternehmen wird nach Abstimmung auch die Fahrplandaten anderer Verkehrsunternehmen anzeigen.

Internetinformation

Das Verkehrsunternehmen informiert über sein Leistungs- und Tarifangebot im Internet. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:



- Die Navigation soll einfach sein, man sollte von jedem Menüpunkt ohne Umwege andere erreichen können.
- Die Gestaltung soll ansprechend und einheitlich sein.
- Gemäß Zielgruppe sollten die technischen Voraussetzungen adäquat geplant werden.
- Eine Sitemap/Übersicht ist zwingend.
- Die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes sowie des Berliner und Brandenburger Datenschutzgesetzes sind anzuwenden.

Folgende Inhalte sind zu sichern:

- Fahrplan- und Tarifauskunft (VBB-fahrinfo),
- Liniennetzpläne,
- aktuelle Fahrplanauskunft (Baumaßnahmen, Betriebsabweichungen, Störungsinformationen),
- Fahrplantabellen aller Linien des den Stadtverkehr betreibenden Unternehmens,
- Informationen zum Vertrieb,
- spezielle Informationen für Touristen zum Fahrplan- und Tarifangebot,
- Kontaktdaten zum Kundenservice,
- Kontaktmöglichkeit direkt per E-Mail,
- Informationen zum Unternehmen,
- Hinweis auf VBB und Link über Logo,
- Rechtshinweis im Impressum.

Bei der Gestaltung ist ein barrierefreier Zugang durch eine Textversion oder Nutzung von Screen-Readern etc. zu sichern.

2.3.4 Vertriebsqualität

Beim Fahrscheinerwerb hat das Unternehmen sicherzustellen, dass der Fahrgast sich über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen informieren kann und die Möglichkeit hat, den für ihn am besten geeigneten Fahrausweis auszuwählen.

Es ist zu sichern, dass für alle Verkehrsmittel im Verbundgebiet Fahrausweise im Vorverkauf erworben werden können.

Folgende Vertriebswege sind einsatz- und nachfrageorientiert vorzuhalten:

- Unternehmenseigene Verkaufsstellen und Verkaufsenturen müssen bequem erreichbar sein, über eine bedarfsorientierte Öffnungszeiten (empfohlen wird eine Öffnungszeiten von min-



destens sieben Stunden) verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein. Die Öffnungszeiten sind den Fahrgästen in geeigneter Weise zur Kenntnis zu geben.

- Unternehmenseigene Verkaufsstellen verkaufen sämtliche VBB-Tarife im Bar- und Zeitkartenbereich.
- Verkaufsgenturen verkaufen im Tarifbereich Cottbus AB Einzelfahrscheine und Mehrfahrtenkarten.
- Alle Straßenbahnen und Stadtomnibusse sind mit mobilen Fahrausweisautomaten auszustatten. Diese Geräte sind Geldkartentauglich.
- Beim Busfahrer können sämtliche VBB-Fahrscheine (außer Jahreskarten) über den Fahrscheindrucker erworben werden. Diese Geräte sind grundsätzlich Geldkartentauglich.
- An wichtigen Haltestellen sind stationäre Fahrausweisautomaten aufzustellen. Diese verkaufen weitestgehend das gesamte VBB-Tarifsortiment (außer Jahreskarten). Die Geräte sollen bei Neubeschaffung ec-Karten-fähig sein.
- Zeitkarten können auch über den Internetverkauf erworben werden.
- Die Einführung eines Handy-Tickets wird entsprechend den Möglichkeiten unterstützt.

2.4 Qualitätsmanagement

2.4.1 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 7 Arbeitstagen Anspruch auf eine Reaktion.

2.4.2 Störungsmanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Der Nachweis der Einhaltung der Qualitätsstandards ist durch die Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger zu gewährleisten.



3 BEWERTUNG DES ÖPNV-SYSTEMS

3.1 Netz und Angebot

3.1.1 Netz und Angebot in der Stadt Cottbus

Das Hauptnetz des Stadtverkehrs (vgl. Abbildung 3.1) wird in Cottbus derzeit durch 4 Straßenbahnlinien gebildet. Die Linie 4 verbindet die aufkommensstärksten Stadtteile Sachsendorf und Neu Schmellwitz im 10-min-Takt. Die anderen Linien verkehren im 15-min-Takt. Es bestehen für alle durch die Straßenbahn bedienten Stadtteile Direktverbindungen ins Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof. Durch Linienüberlagerungen besteht eine sehr dichte Fahrtenfolge zwischen den Haltestellen Stadthalle und Hauptbahnhof. Durch dieses sehr gute Angebot wird die ungünstige Lage des Hauptbahnhofes teilweise kompensiert.

Ergänzend wird das Stadtgebiet überwiegend durch Stadtbuslinien erschlossen, deren Fahrtenfolge zwischen 20 und 60 min liegt. Ein Teil der Erschließung des äußeren Stadtgebietes wird durch Regionalbuslinien realisiert. Auf einigen Strecken wird durch Linienüberlagerung im Berufsverkehr ein dichter Takt erreicht. Die Endpunkte und Linienwege der Linien wechseln im Tagesverlauf, ebenso die Taktdichte. Die Linie 18 verkehrt vollständig als Anrufbus.

Im Nacht- und Wochenendverkehr wird das Liniennetz teilweise umgestellt. Nach 21:00 erfolgt die Bedienung aller Strecken mit Bussen und teilweise mit geänderter Linienführung zur Erschließung großer Gebiete mit einer Linie. Das Außengebiet wird nach 21:00 Uhr und am Wochenende zum Teil nicht bedient. Einzelne Fahrten der Buslinien verkehren als Anrufbus mit vorheriger Anmeldung. In Tabelle 3-1 ist die Bedienungshäufigkeit der einzelnen Stadtteile nach Verkehrszeiten dargestellt.

Im Jahr 2007 (Stand 31.12.2007) wurden durch die Straßenbahn **1,184 Mio.** Fahrplankilometer, durch Busse **1,729 Mio.** Fahrplankilometer im Stadtverkehr durch die Cottbusverkehr GmbH angeboten. Im Stadt-Umland-Verkehr und die Stadt Cottbus berührenden Regionalverkehr erbrachte dieses Unternehmen **1,817 Mio.** Fahrplankilometer /Quelle 14/.

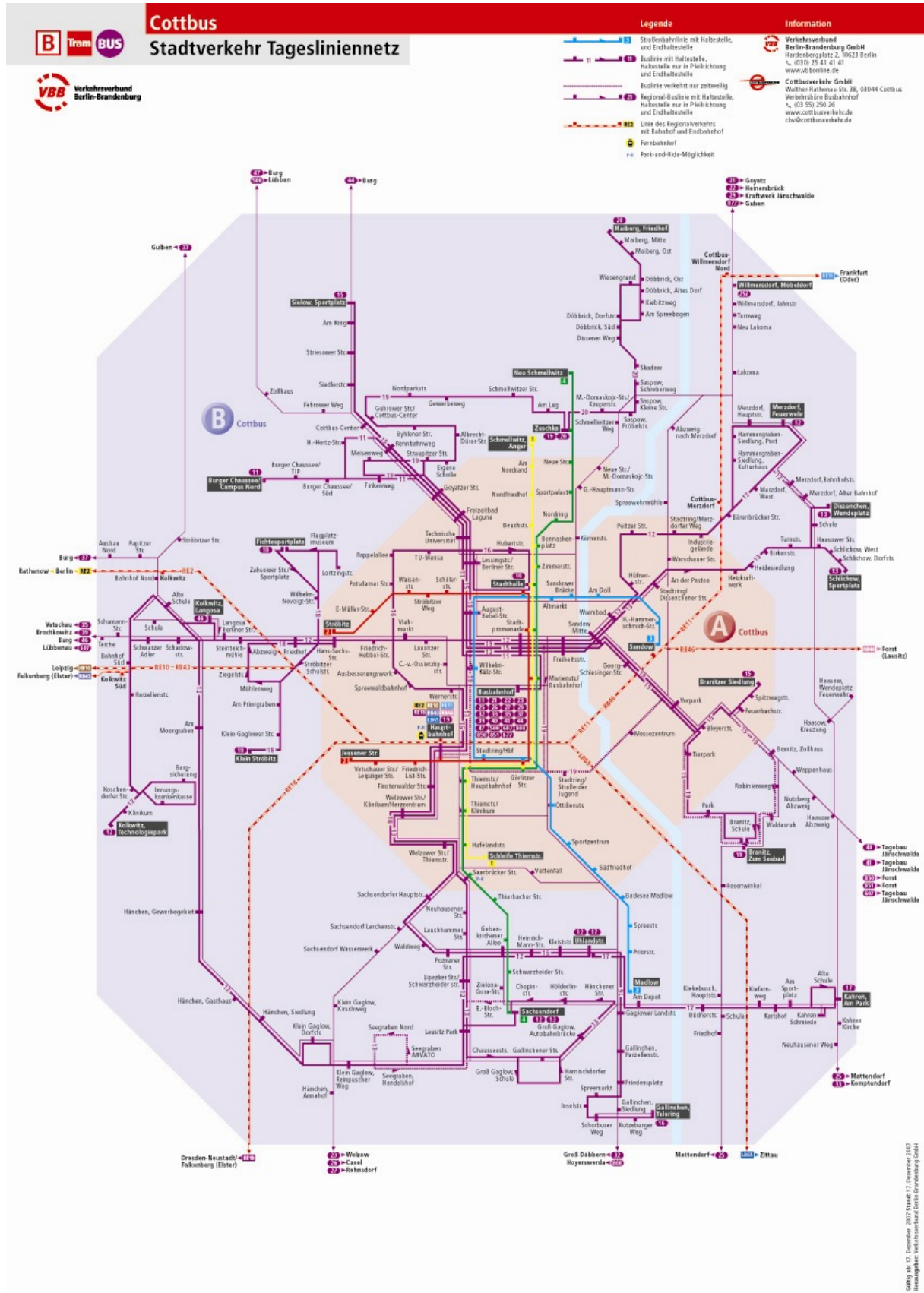




Tabelle 3-1 Bedienungshäufigkeit der Stadtteile von Cottbus

Stadtteil	Taktzeit [min]				
	HVZ	NVZ	Abend	Sa	So
Spremberger Vorstadt Mitte	10	10	30	15	20
Sachsendorf Mitte	10	10	30	15	20
Neu Schmellwitz	10	10	30	15	30
Alt Schmellwitz Ost	15	15	30	30	30
Ströbitz	15	15	30	20	20
Spremberger Vorstadt West	15	15	30	20	20
Spremberger Vorstadt Ost	15	15	30	20	20
Brunschwig	15	15	30	20	20
Madlow	15	15	30	20	20
Sandow	15	15	30	20	20
Alt Schmellwitz West/Windmühlensiedlung	15	30	ca. 40	60	120
Sachsendorf West	20	20	-	30	30
Sachsendorf Ost	20	20	-	15	20
Groß Gaglow	30	30	30	30	30
Heidesiedlung	30/60	60	-	120	120
Dissenchen	30/60	60	-	120	120
Gewerbegebiet Heizkraftwerk	30/60	60	-	120	120
Gewerbegebiet Merzdorf	30	30	-	120	120
Merzdorf/Hammergrabensiedlung	30	30	-	120	120
Sielow	30	30	ca. 40	60	120
Branitzer Siedlung	30	30	ca. 40	60	120
Branitz	30	60	ca. 40	30	30
Saspow	30	60	e)	120	120
Döbbrick	30	60	e)	120	120
Skadow	30	60	e)	120	120
Willmersdorf ¹	60	60	ca. 120	60	60
Kiekebusch ¹	60	60	120	120	120
Gallinchen	60	60	-	60 ²	e)
Kahren ³	60	60	-	e)	e)
Klein Ströbitz	60	120	-	-	-
Maiberg	e)	-	-	-	-

Abkürzung	Erläuterung
HVZ	Montag bis Freitag 6:00 – 8:00 Uhr und 14:00 – 18:00 Uhr
NVZ	Montag bis Freitag 8:00 – 14:00 Uhr
Sa	Samstag 8:00 bis 18:00 Uhr
So	Sonntag 12:00 bis 18:00 Uhr
Abend	Täglich bis ca. 24:00 Uhr, sofern an diesem Wochentag Bedienung besteht
e)	Einzelne Fahrten
	In Übergangszeiten, z.B. zwischen 18:00 und 21:00 Uhr, treten auch andere Taktfolgen auf, die hier der Übersichtlichkeit halber nicht genauer dargestellt werden.

¹ Bedienung durch Eisenbahn und Regionalverkehr ² Nur bis ca. 14:30 Uhr ³ Bedienung durch Regionalverkehr /Quelle 14/



Eine umfangreiche Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Stadtverkehr wurde im Rahmen der Analyse zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Cottbus bereits vorgenommen /Quelle 1/. Grundlage waren die Prognose der ÖPNV-Nachfrage für das Jahr 2020 sowie das zukünftige Anforderungsprofil (dargestellt im Kapitel 2). Die Bewertung lässt sich wie folgt zusammenfassen.

Zur Beurteilung des **Bedienungszeitraumes** wurden die ersten Abfahrten und die letzten Ankünfte von Linienfahrten Haltestellenbezogen für Mo-Fr betrachtet (Abbildung 3-1). Die Gebiete im innerstädtischen Bereich (Kategorie A) werden mit Ausnahme des nordwestlichen Teils des Stadtteiles Ströbitz entsprechend des Anforderungsprofils und auch darüber hinaus bedient.

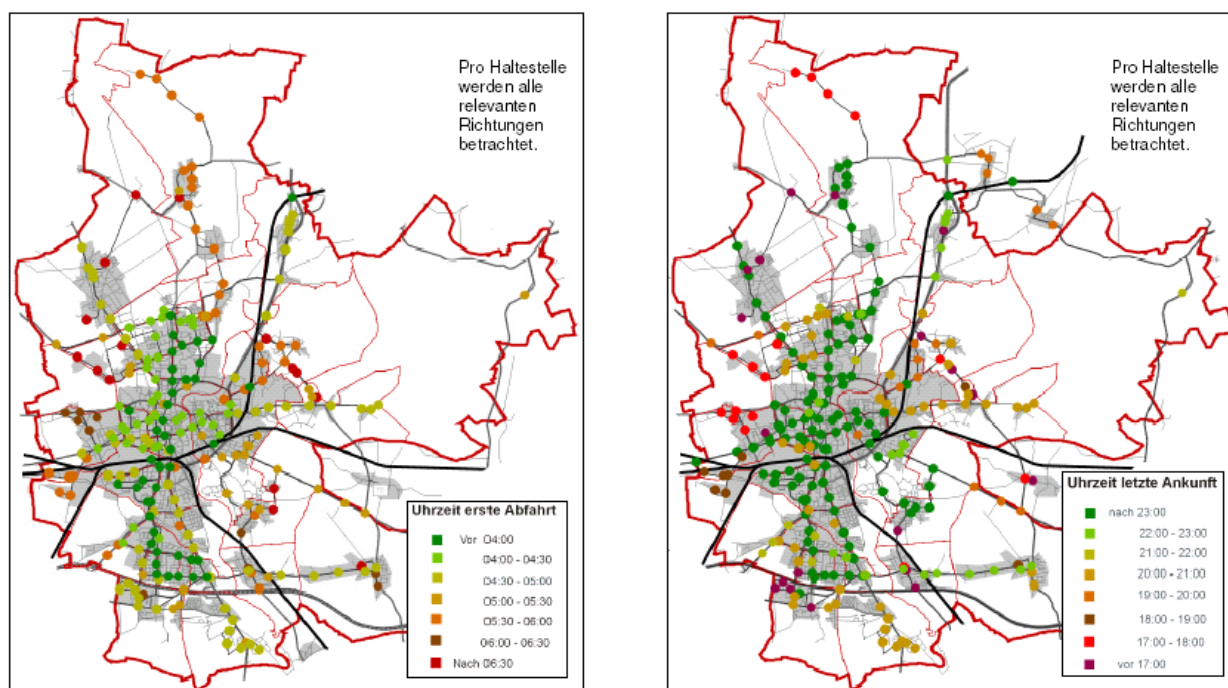


Abbildung 3-2 Erste Abfahrt und letzte Ankunft im ÖPNV der Stadt Cottbus

Das äußere Stadtgebiet (Kategorie B) wird unterschiedlich gut bedient (Tabelle 3-2). Für Stadtteile mit zu geringer Bedienung sollte der Einsatz alternativer Bedienformen geprüft werden.

Hinsichtlich der **Bedienungshäufigkeit** ist festzustellen, dass die Vorgaben des Anforderungsprofils auf den Relationen der Kategorie A eingehalten und z. T. deutlich überboten werden. Von den Relationen der Kategorie B liegen Dissenchen, Merzdorf, Kiekebusch/Kahren, Branitz und Döbbrick unter den Zielvorgaben des Anforderungsprofils. Im Gegensatz zur Ortslage Sielow ist das Gebiet Wohnpark Sielow unzureichend angebunden. Erforderliche Angebotsverdichtungen bezüglich der Zentrumsanbindung der äußeren Stadtgebiete sind unter Berücksichtigung der erzielbaren Nachfrage zu prüfen.



Tabelle 3-2 Bedienzeitraum der äußeren Stadtteile von Cottbus (Kategorie B)

Stadtteil	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft	Bewertung
Madlow	04:30 – 05:00	24:00	Guter Bedienzeitraum
Kiekebusch/Kahren	04:30 – 05:00	20:00 – 21:00	morgens gut, abends zu kurz
Schmellwitz-West	04:30 – 05:00	22:00 – 24:00	Guter Bedienzeitraum
Sielow	04:30 – 05:00	22:00 – 24:00	Guter Bedienzeitraum
Willmersdorf	04:30 – 05:00	22:00 – 24:00	Guter Bedienzeitraum
Branitz	05:30 – 06:00	22:00 – 24:00	morgens zu spät, abends gut
Gallinchen	04:30 – 05:00	20:00 – 21:00	morgens gut, abends zu kurz
Groß Gaglow	04:30 – 05:00	22:00 – 24:00	Guter Bedienzeitraum
Saspow/Skadow/Döbbrick	05:30 – 06:00	22:00 – 24:00	morgens zu spät, abends gut
Dissenchen	04:30 – 05:00	20:00 – 21:00	morgens gut, abends zu kurz
Merzdorf	05:30 – 06:00	19:00 – 21:00	morgens zu spät, abends zu kurz

Die Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit und Anschlusssicherung können im Stadtverkehr Cottbus erfüllt werden.

Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit liegt nahe an der Zielvorgabe von 22 km/h (vgl. Kapitel 2.1.1). Sie beträgt für die Straßenbahn 20,3 km/h, für den Stadtbus 21,9 km/h, ist mit Beförderungsgeschwindigkeiten anderer Stadtverkehre vergleichbar und lässt auf eine gute ÖPNV-Qualität schließen.

Die Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ist in Cottbus bei Betrachtung der Haltestelleneinzugsbereiche in der Hauptverkehrszeit am besten gegeben. Es werden nur wenige Flächen nicht vom ÖPNV erschlossen, u. a. Teile des Geländes der BTU, Messe und Stadion der Freundschaft (diese Gebiete werden nur am Wochenende bedient) sowie Teile des äußeren Stadtgebietes (Sielow, Groß Gaglow, Gallinchen). In der Nebenverkehrszeit besteht eine leicht verringerte, in den Abend- und Nachtstunden eine stark verringerte Erschließungsqualität, außer in Dissenchen/Merzdorf bleibt jedoch ein Grundangebot des ÖPNV auch in dieser Zeit bestehen.

Das Stadtzentrum sowie der Hauptbahnhof sind mit Ausnahme von Döbbrick/Maiberg aus allen Stadtteilen innerhalb von 30 Minuten zu erreichen.

Die funktionale Zuordnung und Aufgabenteilung von Straßenbahn und Stadtbus entspricht den Vorgaben.

3.1.2 Netz und Angebot im Stadt-Umland- und Regionalverkehr

Das Cottbuser Umland ist durch 22 Buslinien mit regionalem Charakter an die Stadt Cottbus angebunden. Dabei bedienen die von Cottbusverkehr betriebenen Linien überwiegend einen stadtnahen Umlandbereich, dessen Anbindung sowohl für die bedienten Gemeinden als auch die Stadt Cottbus von Bedeutung sind. Der SPNV hat für die Umlandanbindung eine geringe Bedeutung.



In Cottbus halten alle Linien am Busbahnhof Cottbus und sind dort mit dem Stadtverkehr verknüpft. Eine Verknüpfung mit dem SPNV ist nur indirekt gegeben, auch wenn einige Regionalbuslinien Zwischenhalte in der Nähe des Hauptbahnhofes haben. Die Fahrten der Linien 21, 29, 47 und 800 enden größtenteils am Hauptbahnhof bzw. bedienen ihn als Unterwegshaltestelle. Umsteiger müssen den Stadtverkehr Cottbus benutzen oder einen Fußweg von 20 Minuten in Kauf nehmen. Planungen zur Verbesserung dieser Situation sind im nächsten Abschnitt dargestellt.

Tabelle 3-3 Stadt-Umland-Verkehr von Cottbus

Verkehrsunternehmen	Kürzel	Anzahl Regionalbuslinien
Cottbusverkehr GmbH	CV	16
Neißeverkehr GmbH	NV	4
Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH	RVS	1
Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH	VGOSL	1

Die 22 Linien führen über insgesamt 7 Achsen in das Stadtzentrum von Cottbus und erschließen dabei die Stadtbereiche mit, in welchen kein Stadtbus verkehrt. Durchmesserlinien gibt es nicht. Eine Vertaktung findet auf den Regionalbuslinien (mit Ausnahme einer ansatzweisen Vertaktung auf den Linien 47 und 607) nicht statt. Die Fahrten folgen den Bedürfnissen des Schülerverkehrs, teilweise auch speziellen Berufsverkehrsanforderungen. Zumeist gibt es eine Konzentration der Fahrplanfahrten in der Frühspitze, danach eine größere Lücke am Vormittag, der etwa stündliche Schülerrückfahrten zwischen 12.00 Uhr und 15.00 Uhr folgen. Zwischen 16.00 Uhr und 18.00 Uhr werden je nach Linie und Aufkommen unterschiedliche Fahrtenangebote gemacht; vereinzelt bestehen auch Spätfahrten im Bereich bis 20.00 Uhr. Die Fahrtwege wechseln häufig.

Am Wochenende werden auf 11 Linien einzelne Fahrten angeboten. Lediglich auf der Linie 47 Cottbus - Burg gibt es eine Bedienung im Zwei-Stunden-Takt.



3.2 Verknüpfung der Verkehrsträger

3.2.1 Verknüpfung zwischen SPNV und Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehr

Die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen Linien des SPNV und dem Stadtverkehr Cottbus ist Cottbus Hauptbahnhof. Hier werden alle Straßenbahnlinien sowie die Stadtbuslinien 13 und 16 erreicht. Die Umsteigewege betragen zwischen 400 m und 600 m. Der Busbahnhof ist ca. 1.000 m entfernt, i. d. R. ist eine Zwischenfahrt mit dem Stadtverkehr notwendig. Einige Regionalbuslinien verfügen jedoch über Zwischenhalte in der Nähe des Hauptbahnhofes bzw. enden dort. Eine perspektivische Zusammenlegung von Bahnhof und Busbahnhof wird zu einer Reduzierung der Umsteigewege und damit zu einem deutlichen Attraktivitätsgewinn führen.

Eine weitere Verknüpfung zwischen SPNV und Stadtverkehr besteht am Haltepunkt Sandow. Hier ist von den Zügen aus Richtung Frankfurt (Oder) und Forst die Straßenbahnlinie 3 zu erreichen.

Die Umsteigewege sind an den Verknüpfungsstellen von Stadtverkehr und SPNV, gemessen am Anforderungsprofil, deutlich zu lang. Einer besseren Nutzung der Zugangsstelle Sandow steht eine fehlende SPNV-Durchbindung nach Berlin entgegen.

3.2.2 Verknüpfung Regionalverkehr und Stadtverkehr

Hauptverknüpfungsstelle ist der Busbahnhof in der Marienstraße mit sehr zentraler Lage. Der Fußweg zur Stadtverkehrshaltestelle beträgt maximal 50 m.

Bei Verlegung des Busbahnhofes zum Hauptbahnhof muss die gute Verknüpfungssituation zum Stadtverkehr gesichert bleiben.

3.2.3 Verknüpfung innerhalb des Stadtverkehrs

Die herausragenden Verknüpfungspunkte im Stadtverkehr sind die Haltestellen Stadtpromenade und Stadthalle im Zentrum. Diese und weitere wesentliche Verknüpfungspunkte sind in Tabelle 3-4 dargestellt.



Tabelle 3-4 Wesentliche Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Cottbus

Verknüpfungspunkt	Tram	Bus	Max. Fußwegentfernung
Stadtpromenade	1,2,4	11, 12, 13, 15, 19	200 m
Stadthalle	1,2,3,4	16	100 m
A.-Bebel-Straße	3	11, 15, 19	-
Gelsenkirchener Allee	4	12, 16	100 m
Sachsendorf	4	12, 13	50 m
Ströbitz H.-Sachs-Str.	2	12, 18	80 m
Neu Schmellwitz, Zuschka	4	19, 20	-

3.2.4 Intermodale Verknüpfung

Wesentlich für die intermodale Verknüpfung sind in der Fahrradstadt Cottbus Fahrradabstellanlagen. Überdachte Anlagen befinden sich am Hauptbahnhof, am Busbahnhof, an den Straßenbahnhöfen Sachsendorf, Ströbitz, Madlow und Sandow sowie an den Haltestellen Zuschka und Sielow. Die Kapazitäten sind immer ausgeschöpft, besonders am Hauptbahnhof könnten sie beständig erweitert werden.

Eine ausgewiesene stadtbezogene P+R-Anlage gibt es an der Haltestelle Saarbrücker Straße (Schleife Thiemstraße). Damit wird auch der stadtbezogene Bedarf abgedeckt. Wesentlich stärker wird das quellbezogene P+R am Hauptbahnhof nachgefragt.

3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.3.1 Haltestellen und Verknüpfungspunkte des SPNV

Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes Cottbus ist in gutem Zustand und präsentiert sich mit attraktiven Zusatzangeboten für Einkauf und Information.

Das gesamte Bahnhofsgelände, besonders bezüglich der künftig zu nutzenden Bahnsteige und Zugänge, ist in der Umpfanung. Aus Sicht der Stadt ist der Erhalt eines nördlichen Tunnelzugangs hinsichtlich der weiteren Stadtentwicklung (Innenentwicklung, Anbindung der westlichen Innenstadterweiterung, nördliche Bahnhofsumfeldentwicklung, Zugang zur BTU) von großer Bedeutung.

Der Haltepunkt Cottbus-Sandow präsentiert sich in einem guten baulichen Zustand. Weitere bediente Haltepunkte sind Cottbus-Willmersdorf und Cottbus-Merzdorf.



3.3.2 Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Stadtverkehr

Die gewöhnliche Ausstattung der Haltestellen besteht aus Haltestellenschild (bzw. -stele) mit Angabe des Haltestellennamens und der Linien, dem Fahrplan, dem Liniennetzplan und einem Papierkorb sowie teilweise Wetterschutz. An ausgewählten Haltestellenstele ist ein Lautsprecher integriert, über den Ansagen gemacht werden können. 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 95 Richtungshaltestellen der Straßenbahn, davon **84** behindertengerecht (**88 %**), und 365 Richtungshaltestellen des Busses. 75 Straßenbahnhaltestellen befinden sich außerhalb des Verkehrsraumes der Straße. An 70 Straßenbahnhaltestellen und 152 Bushaltestellen stehen Wartehallen mit Sitzmöglichkeiten (74 bzw. 42 % des Haltestellenbestandes). **219** Stadtbushaltestellen (**60 %**) können als barrierefrei in dem Sinne angesehen werden, dass der bauliche Zustand das Ausfahren und Benutzen der Rampe des Niederflurbusses ermöglicht. Bei Bushaltestellen besteht weiterhin Ausbaubedarf.

3.3.3 Haltestellen und Verknüpfungspunkte im Regionalverkehr

Der Busbahnhof Cottbus in der Marienstraße besteht aus 10 überdachten Bussteigen und 3 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.

3.3.4 Strecken

Die vorhandenen Gleistrassen der Straßenbahn verlaufen etwa zu gleichen Teilen auf straßenbündigem, unabhängigen und besonderen Bahnkörper. Eine vom Kfz-Verkehr relativ unabhängige Führung durch unabhängigen und besonderem Bahnkörper wird somit auf etwa 65 % der Strecke gewährleistet.

Abgesehen von den Wendeschleifen sind im Netz ca. 2.200 m eingleisige Straßenbahnstrecke vorhanden.

Busspuren existieren auf einer Länge von 3,5 km ausschließlich auf Gleisanlagen der Straßenbahn.

Von den relevanten Lichtsignalanlagen 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 Verkehrsmana-



gementsystems, welches mit der Zielstellung der intelligenten stadtverträglichen Abwicklung und Koordinierung des gesamten Stadtverkehrs installiert wird.

Der Erneuerungszustand der Strecken ist insgesamt als gut einzustufen. Das Streckennetz der Straßenbahn bleibt im Geltungsbereich des NVP bis 2011 erhalten. In Abhängigkeit des noch zu beschließenden Zielnetzes 2020 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes ist eine Aufgabe einzelner Streckenabschnitte (Schmellwitz Anger) denkbar. Vor diesem Hintergrund ist die erforderliche Erneuerung des Altbestandes einzuordnen.

3.3.5 Betriebshof

Der Betriebshof Schmellwitz der Cottbusverkehr GmbH verfügt auf einer Gesamtfläche von 75.900 m² über eine vollständige Betriebshofausstattung einschließlich Werkstatt für Busse und Straßenbahnen, Waschstraße, Tankstelle, Abstellanlagen sowie Betriebsdienstgebäude. Er beherbergt die Stadtverkehrsfahrzeuge der Cottbusverkehr GmbH sowie zusätzlich den größten Teil ihres Regionalbusbestandes. Sämtliche Regionalbusse der Cottbusverkehr GmbH werden hier betreut.

3.3.6 Fahrzeuge für den Straßenbahnverkehr

Die Cottbusverkehr GmbH verfügt mit Stand 31.12.2007 für den Linienverkehr über insgesamt 26 modernisierte und in den Jahren 1996 bis 1998 um einen Niederflurmittleil inklusive Rampe ergänzte Fahrzeuge des Typs KTNF6 mit einem Durchschnittsalter von 20 Jahren. Der Ausrüstungsstand mit Videoüberwachungsanlagen beträgt 50 Prozent und wird sukzessive fortgeführt. Die Bahnen verkehren zumeist in Einzeltraktion.

3.3.7 Fahrzeuge für den Stadtbusverkehr und Stadt-Umland-Verkehr

Die 55 Busse der Cottbusverkehr GmbH kommen sowohl im Stadtbus- wie im Stadt-Umland-Verkehr zum Einsatz, wobei im Stadtverkehr grundsätzlich niederflurige Fahrzeuge verkehren. Insgesamt 40 Busse der Cottbusverkehr GmbH weisen Niederflur auf, darunter 14 Gelenkbusse. Weitere 23 Busse kommen von Subunternehmen zum Einsatz, auf schwach ausgelasteten Fahrten auch Kleinbusse bzw. Linientaxis. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge liegt bei 10 Jahren. Der Ausrüstungsgrad mit Videoüberwachungsanlagen beträgt 55 Prozent und wird im Rahmen von Neubeschaffungen fortgeführt.

Stand der umweltfreundlichen Ausrüstung:

Anzahl der Busse	EURO-Norm
27	0
5	3 (nachgerüstet CRT*-Filter)
16	3 mit CRT-Filter
2	5
5	EEV** mit CRT-Filter

* CRT=Continuously Regenerating Trap; ** EEV=Enhanced Environmentally Friendly Vehicle



3.4 Organisation

3.4.1 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.

3.4.2 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
- Erarbeitung von Vorgaben zur Qualität des ÖPNV in seinem Verantwortungsbereich.

Die auf dem Territorium der Stadt Cottbus agierenden Verkehrsunternehmen sind gegenwärtig 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.

Tabelle 3-5 Laufzeiten der Liniengenehmigungen der Cottbusverkehr GmbH

Verkehrsmittel	Laufzeit der Liniengenehmigung
Straßenbahn Linien 1 bis 4	31.12.2019
Straßenbahn-Ersatzverkehre der Linien 2N und 3N	31.05.2015
Straßenbahn-Ersatzverkehre der Linie 4N	31.12.2012
Bus im Stadtverkehr	31. 07.2009
Bus im Stadt-Umland-Verkehr	31.07.2009 ^{a)}

^{a)} davon Linien mit halbjährigen einstweiligen Erlaubnissen mit maximaler Laufzeit bis Ende 2010. Ausnahme bildet die Gemeinschaftslinie 100 mit Neißeverkehr (Liniengenehmigung bis 2012)

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

Die Gesellschafteranteile der Cottbusverkehr GmbH liegen zu 74 % bei der Stadt Cottbus und zu 26 % beim Landkreis Spree-Neiße.

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.



3.5 Marketing, Tarif und Vertrieb

3.5.1 Tarif

Am 01.08.2002 wurde das ehemalige Verbandsgebiet des ZÖLS in den Verbundtarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg eingegliedert. Damit besteht in den Ländern Berlin und Brandenburg ein einheitlicher Flächenzonentarif. Er hat eine einheitliche Struktur mit einem weitgehend einheitlichen Fahrausweissortiment sowie einheitlichen Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Informationssystemen. Der Fahrpreis berechnet sich aus den jeweils durchfahrenen Flächen (Waben) bzw. zurückgelegten Entfernungen.

Für die kreisfreien Städte wie Cottbus sind im VBB Tarifbereiche als Ringzonen definiert, die sich in die Teilbereiche A, B und C gliedern. Die Tarifbereiche C (in Cottbus auch Teile des Tarifbereichs B) gehören gleichzeitig zu den Landkreisen, die die Städte umgeben. Damit werden die engen Verflechtungsbeziehungen der Städte in das Umland berücksichtigt. Hinsichtlich der Preisgestaltung und des Tarifsortiments sind zwischen diesen städtischen Zonentarifen Differenzierungen zugelassen, um den spezifischen Stadtstrukturen besser Rechnung zu tragen. Für die Stadt Cottbus und ihr Umland wird das im Verbund im Wesentlichen übliche Tarifsortiment des VBB angeboten.

Zum Fahrausweissortiment im Tarifbereich Cottbus AB (Stadtgebiet und teilweise Umlandgemeinden) zählen:

- Einzelkarten für eine Fahrt in eine Richtung innerhalb 60 Minuten mit Umsteigen,
- Tageskarten und Kleingruppenkarten,
- Zeitkarten in der Ausprägung Monatskarten, Wochenkarten (in Form gleitender 7-Tage-Karten), Jahreskarten, 8-Uhr-Karte sowie
- die als Haustarif bei Cottbusverkehr und Neißeverkehr zugelassenen 4-Fahrten-Karten.

Der ermäßigte Tarif für Schüler, Studenten und Auszubildende wird nur auf nicht übertragbare Zeitkarten gewährt.

Für die Nutzung des Stadt-Umland-Verkehrs und Regionalverkehrs besteht für die Bereiche Cottbus AB, BC bzw. ABC die gleiche Fahrausweisstruktur wie im Stadtverkehr. Die 4-Fahrten-Karte gilt nur im Tarifbereich Cottbus AB. Im SPNV gilt im Übrigen der VBB-Tarif.

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. Grundsätzlich sind von den Schülern/Eltern Eigenanteile zu zahlen, die Erstattung von Schülerfahrkosten wird auf Antrag über die Schulverwaltungsämter geregelt.

Seit Oktober 2006 gilt das Semesterticket der Brandenburgischen Technischen Universität (BTU). 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 Regionalexpressstrecke RE18 Cottbus – Dresden Neustadt.



3.5.2 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 Straßenbahn und Stadtbussen.

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.

3.5.3 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. Die Fahrplanaushänge der Anbieter des Regionalverkehrs sind integriert (mit anderem Layout).

In den Straßenbahnen und Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs wird sowohl optisch wie 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.vbbonline.de abrufbar. Dazu zählen auch Fahrplan- und Tarifinformationen für alle Verkehrsmittel des SPNV und ÖPNV im Verbundgebiet.

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 Informatio-



nen wie Liniennetzplänen, Tarifangeboten sowie aktuellen Linien- und Fahrplanänderungen abrufbar. Es wird immer der Ist-Zustand abgebildet.

An wichtigen Haltestellen des Stadtverkehrs sind die wichtigsten Tarifinformationen ausgehängt. Die gleiche Information befindet sich auch in den Fahrzeugen des Stadtverkehrs. In den Omnibussen von Cottbusverkehr hängen zudem ein Tarifzonenplan und eine Preistabelle des Stadt-Umland-Verkehrs aus. Weiterhin sind an den Fahrscheinautomaten Tarifinformationen dargestellt.

An den Haupthaltestellen des Regionalverkehrs werden Tarifinformationen vermittelt. Analog der Fahrplaninformation können auch Tarifinformationen über den VBB bzw. direkt über die Cottbusverkehr GmbH während deren Geschäftszeiten abgefragt werden.

Insgesamt sind die notwendigen Tarifinformationen den Fahrgästen im Stadtverkehr Cottbus gut verfügbar.

Am Busbahnhof und in der Stadtpromenade bestehen Kundenbüros der Cottbusverkehr GmbH, welche als zentrale Anlaufstellen für Beratung, Information und Vertrieb fungieren.

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

Seit dem Jahr 2002 ist die Anzahl der durch die Cottbusverkehr GmbH beförderten Personen, auch als unmittelbare Folge der demografischen Entwicklung, um knapp 12% zurückgegangen. Im Jahr **2007** wurden **10,979 Mio.** Personen befördert, darunter **3.746 Mio.** Schüler und Auszubildende. **7,126 Mio.** Personen benutzten die Straßenbahn, **2,333 Mio.** die Stadtverkehrsbusse, **1,520 Mio.** den Stadt-Umland- bzw. Regionalbusverkehr.

Die Beförderungsleistung lag 2007 bei der Straßenbahn bei ca. **20,069 Mio.** Personenkilometern, bei den Stadtbussen bei **11,731 Mio.** Personenkilometern, im Stadt-Umland- bzw. Regionalbusverkehr bei **18,548 Mio.** Personenkilometern so dass sich ein unternehmensbezogener Gesamtwert von **50,348 Mio.** Personenkilometern ergibt.

Die Zusammensetzung der Nachfrage wurde im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes auf Basis der Verkehrserhebung 2003 umfassend analysiert /Quelle 1/. Eine tages- und verkehrsmittelgenaue Auswertung der Erhebung 2007 liegt derzeit noch nicht vor.

Die verkehrsstärksten Streckenabschnitte der ÖPNV-Belegung befinden sich im Innenstadtbereich zwischen den Haltestellen Cottbus Hauptbahnhof und Görlitzer Straße mit ca. 13.500 Personen/Tag und zwischen den beiden Haltestellen Stadthalle und Görlitzer Straße mit 10.000 – 12.000 Personen/Tag, jeweils im Querschnitt.

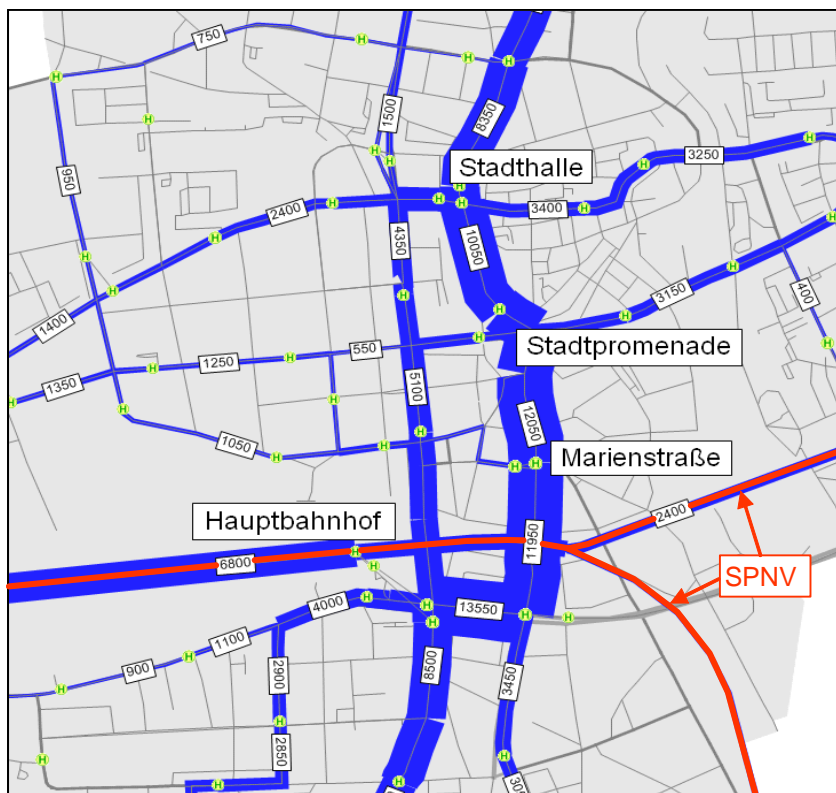


Abbildung 4-1 ÖPNV-Nachfrage im Innenstadtbereich Cottbus [Personen/Tag am mittleren Werktag, Streckenquerschnitt]



Die stärkste Nachfrage im ein- und ausbrechenden Verkehr haben die Eisenbahnlinien (v. a. in Richtung Berlin) und die Buslinien Richtung Peitz und Kolkwitz (1.000 – 1.200 Fahrgäste/Tag). Auch hier überwiegen die Beziehungen zum Zentrum. Aus dem südlichen und westlichen Umland sind zudem ausgeprägte Verkehrsströme von und nach Sachsendorf/Madlow vorhanden.

4.2 Nachfrageentwicklung bis 2011

Grundlage für die Einschätzung der Nachfrageentwicklung bis 2011 sind die Tendenzen in der Bevölkerungsentwicklung. Durch die zu erwartende negative Entwicklung besteht insbesondere durch den zurückgehenden Schülerverkehrsbedarf im Sekundarbereich das Risiko weiterer Nachfragerückgänge. Diese Tendenz kann bis 2011 nur durch Gewinn neuer Fahrgäste außerhalb des Schüler- und Ausbildungsverkehrs abgeschwächt werden.

Kurzfristige Chancen bestehen in der weiteren Stärkung der Innenstadt (Wirkung Einkaufszentrum CBC an der Stadtpromenade), einer Stärkung des ÖPNV-Anteils im Veranstaltungsverkehr sowie der Sicherung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes durch den ÖPNV für Berufspendler und sonstige Reisende.

Besonders im Freizeit- und Einkaufsverkehr ist in Anbetracht des bisher im Vergleich zum MIV geringen ÖPNV-Anteils die Gewinnung neuer Fahrgäste möglich, wenn begleitende Maßnahmen wie striktes Parkraummanagement und gezieltes Linienmarketing entsprechend unterstützend eingesetzt werden. Es sollte zudem ständig die weitere Einrichtung von Veranstaltungsverkehren (auch im Sinne von Saison-/Wochenendverkehren) geprüft werden. Beispielhaft sei hier die Anbindung des Branitzer Parks genannt. Wenn die Nachfrage für regelmäßigen Linienverkehr zu gering ist, sollten rechtzeitig besondere Bedienformen, z.B. P+R-Shuttle, in Eigenverantwortung zwischen dem jeweiligen Veranstalter und dem Verkehrsbetrieb vereinbart werden.

Bezüglich der räumlichen Verteilung des Verkehrs besteht bis 2011 eine enge Abhängigkeit von der Dynamik der weiteren Strukturentwicklung. Mit der Aufwertung des Stadtzentrums werden auch allmählich die Verkehrsströme zum Zentrum zunehmen, mit Ausnahme der Relation Sachsendorf. Auf Relationen, die nicht das Zentrum als Ausgangspunkt oder Ziel haben, sind eher rückläufige Verkehrsströme zu erwarten.



5 GESTALTUNGSKONZEPT FÜR DEN ÖPNV

Unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklung sowie der beschlossenen Grundsätze und Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung /Quelle 8/ ist der ÖPNV in der Stadt Cottbus langfristig zu entwickeln. Die verkehrspolitische Zielstellung der Stadt geht davon aus, das ÖPNV-Verkehrsaufkommen zukünftig auf einem stabilisierten Niveau zu halten /Quelle 8/. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV gesteigert werden. Unterstützend dazu wirken auch regulierende Maßnahmen für den Individualverkehr. Gleichzeitig ist den Belangen der Wirtschaftlichkeit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Rechnung zu tragen. Grundlage ist die Funktionszuweisung der Verkehrsmittel im Sinne der integrierten Verkehrsentwicklung in der Stadt Cottbus.

5.1 Funktionen der Verkehrssysteme des ÖPNV

Die Stärkung des Zusammenspiels der vorhandenen öffentlichen Verkehrssysteme ist eine Notwendigkeit, die sich aus der Zielstellung der Weiterentwicklung eines integrierten ÖPNV in Cottbus ergibt.

5.1.1 Straßenbahn

Im Stadtverkehr von Cottbus ist die Straßenbahn das Verkehrsmittel des ÖPNV, mit dem attraktive Verbindungen zur Innenstadt bzw. zum Bahnhof gewährleistet werden sollen. Sie bindet die Stadtteile auf möglichst direktem Weg an das Zentrum an. Zusätzlich erfüllt die Straßenbahn Erschließungsaufgaben entlang der Hauptachsen.

Die Straßenbahn bildet das Rückgrat des städtischen ÖPNV, ihre Leistungen stellen das Grundangebot in Cottbus dar. Aufgrund der Leistungsfähigkeit und Attraktivität kommt der Straßenbahn eine besondere Bedeutung zu. Sie braucht stabile und möglichst steigende Fahrgastzahlen, um als im Vergleich zu einer Busbedienung teureres Verkehrsmittel dauerhaft in der Stadt Cottbus angeboten werden zu können. Vor dem Hintergrund der immer knapper werdenden Finanzmittel, die für die Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehen, ist dies in Zukunft von besonderer Bedeutung.

5.1.2 Stadtbus

Der Stadtbus hat vorrangig erschließende Funktionen. Auf Relationen ohne Straßenbahnbedienung übernimmt der Stadtbus aber auch Verbindungsfunktionen. Das Busangebot ergänzt somit die Angebote der Straßenbahn. Der Bus soll nach Möglichkeit und soweit sinnvoll auf die Straßenbahn zugeführt werden und damit als Zubringerverkehr für die Straßenbahn fungieren. Parallele Bedienungen von Straßenbahn und Stadtbus sind zu vermeiden.



5.1.3 Stadt-Umland-Verkehr und Regionalbusverkehr

Die nach Cottbus einpendelnden, durch Cottbusverkehr betriebenen Stadt-Umland-Verkehre sind mittelfristig in das Stadtverkehrskonzept zu integrieren. Mit diesen Linien werden die unmittelbaren Umlandgemeinden sowie Ortsteile von Cottbus an die Stadt bzw. das Stadtzentrum angebunden. Dieses Verkehrssystem ist von besonderer Bedeutung für eingemeindete Cottbuser Ortsteile mit eher ländlichem Charakter und vergleichsweise hoher Zentrumsentfernung. Es übernimmt in diesen Randgebieten Erschließungsaufgaben, die dem Stadtbus zuzuordnen wären, hinsichtlich ihres Aufkommenspotenzials eine solche Bedienung jedoch nicht rechtfertigen.

5.2 Vorgaben der Verkehrsentwicklungsplanung

Im zukünftigen Abgleich mit dem im Rahmen des VEP noch zu beschließenden Zielnetzes 2020 sind für die Entwicklung des ÖPNV folgende zu berücksichtigende Eckpunkte bereits ableitbar:

1. Stabilisierung der ÖPNV-Nachfrage gemäß den Zielsetzungen des Szenarios „Integration“ des Verkehrsentwicklungsplanes.
2. Weiterentwicklung des integrierten ÖPNV-Systems in der Stadt Cottbus, das aus Straßenbahn, Stadtbus, Regionalbus und SPNV besteht.
3. Stärkung der Cottbuser Innenstadt sowie der Entwicklungkerne entsprechend den Zielen des Stadtumbaukonzeptes /Quelle 8/ durch qualitativ hochwertige ÖPNV-Angebote.
4. Stärkung der Straßenbahn als qualitativ hochwertiges ÖPNV-Verkehrsmittel der Stadt Cottbus durch Verbesserung der Nachfragesituation.
5. Berücksichtigung möglicher Anschlussbeziehungen zum SPNV am Hauptbahnhof sowie an den Bahnhöfen Sandow, Merzdorf bzw. Kolkwitz und Kolkwitz Süd (Landkreis Spree-Neiße).

Für die ÖPNV-Entwicklung bis 2011 ist zu berücksichtigen, dass längerfristige, im Rahmen des noch zu beschließenden VEP angedachte Entwicklungsmaßnahmen perspektivisch realisierbar bleiben. Dazu zählen insbesondere folgende Entwicklungsoptionen:

1. Verlegung des Busbahnhofes zum Hauptbahnhof und damit Gestaltung eines zentralen Umsteigepunktes zwischen SPNV, Straßenbahn, Stadt- und Regionalbus.
2. Überprüfung des Erhalts nachfrageschwacher Straßenbahnäste nach Schmallwitz Anger sowie zur Jessener Straße. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine Aufgabe des Astes Jessener Str. eine Wendemöglichkeit am Hauptbahnhof voraussetzt. Weiterhin sind für die betreffenden Abschnitte die Bedingungen der Fördermittelbindung für getätigte und ggf. erforderliche Investitionen in die Strecken zu beachten.
3. Überprüfung und Veränderung der Bedienzeiten in den äußeren Stadtgebieten im Rahmen der planmäßigen Fahrplanänderungen.



4. Konsequente Ausrichtung des Stadtbuslinienetzes auf die Straßenbahn mit kurzen Linienwegen und Flächen erschließender Funktionen. Die Umsetzung eines Konzeptes mit gebrochenen Verkehren ist schrittweise vorzunehmen und im Geltungsbereich des NVP bis 2011 nicht oder nur in Ansätzen zu erwarten.
5. Ertüchtigung von Haltestellen als perspektivische Umsteigehaltestellen zwischen Stadtbus und Straßenbahn.
6. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof und weiteren Verknüpfungstellen.
7. Verlängerung der Straßenbahn von Sachsendorf zum Lausitz Park.

5.3 Bedienungskonzepte Stadtverkehr bis 2011

Mit Beschluss einer Vorzugsvariante für das Zielnetz 2020 ist für die Fortschreibung des NVP nach 2011 eine Anpassung der Bedienungskonzepte erforderlich. Bis zu diesem Zeitpunkt sind folgende Bedienkonzepte verbindlich:

Tabelle 5-1 Bedienungskonzept Straßenbahn 2008 -2011

Linie	Streckenführung	Takt HVZ ^{a)}	Takt NVZ ^{a)}	Takt Sa	Takt So	Takt SVZ ^{a)}
1	Schmellwitz, Anger – Stadthalle – Görlitzer Straße – Hauptbahnhof – Hufelandstraße – Thiemstr.	20	20			
1	Schmellwitz, Anger – Stadthalle (als Bus)			30	30	30 ^{c)}
2	Ströbitz – Stadthalle – Görlitzer Straße – Hauptbahnhof – Jessener Str	15	20	30	30	30 ^{c)}
3	Sandow – Stadthalle – Hauptbahnhof – Görlitzer Straße – Madlow	15	20	30	30	30 ^{c)}
4	Neu Schmellwitz – Stadthalle – Görlitzer Straße – Hauptbahnhof – Hufelandstraße – Sachsendorf (in SVZ bis Groß Gaglow)	10 ^{b)}	20	15	30	30 ^{d)}

^{a)} Verkehrszeiten gemäß Kapitel 2.1.1

^{b)} 15 min in den Ferien

^{c)} als Buslinien 2N bzw. 3N

^{d)} als Buslinie 4N bis Groß Gaglow, in den Nächten Fr/Sa und Sa/So durchgehender Nachtverkehr alle 60 min



Tabelle 5-2 Bedienungskonzept Stadtbus 2008 -2011

Linie	Streckenführung	Takt HVZ ^{a)}	Takt NVZ ^{a)}	Takt Sa	Takt So	Takt SVZ ^{a)}
11	Busbahnhof – Burger Chaussee ^{b)}	60				
12	Merzdorf – Stadthalle – Kolkwitz – Sachsendorf	30	60	120	120	Einzel-fahrten
13	Schlichow – Groß Gaglow	30	30	30		
15	Branitzer Siedlung – Sielow	30	30	60	120	60
16	Stadthalle – Uhlandstr. (– Gallinchen)	20 (40)	20 (60)	30 (60)	30	
17	Uhlandstr. – Kahren	60		Einzel-fahrten		
18	Klein Ströbitz – Fichtesportplatz	Bedarfs- verkehr	Bedarfs- verkehr			
19	Neu Schmellwitz – Branitz	30	60			
20	Neu Schmellwitz – Döbbrick (– Maiberg)	30 (Bedarfsv.)	60 (Bedarfsv.)	Bedarfs- verkehr	Bedarfs- verkehr	Bedarfs- verkehr
20Z	Döbbrick – Sielow (Schülerverkehr)	Einzel- fahrten				
25Z	Willmersdorf – Dissenchen – Kahren (Schülerverkehr)	Einzel- fahrten				

^{a)} Verkehrszeiten gemäß Kapitel 2.1.1

^{b)} bei Ansiedlung TIP verdichten

5.4 Verknüpfungskonzept

Wichtigste Verknüpfungsstelle in der Stadt Cottbus ist und bleibt der Hauptbahnhof. Mittelfristiges Ziel der Verkehrsentwicklung ist mit der Verlegung des Regionalbusbahnhofes zum Cottbusser Hauptbahnhof die Errichtung einer zentralen ÖPNV-Verknüpfungsstelle am Hauptbahnhof.

Der Hauptbahnhof ist trotz weiter Umsteigewege ein Umsteigeschwerpunkt in Cottbus. Bei einer Verkürzung dieser Wege kann eine deutliche Verbesserung der Angebotssituation erreicht werden. Es ist zu erwarten, dass damit die Fahrgastnachfrage steigen wird – nicht nur für den Cottbusser Stadtverkehr sondern auch beim Regionalbus sowie im SPNV. Die Errichtung der ÖPNV-Schnittstelle am Bahnhof wird sich besonders im (Berufs-)Pendlerverkehr positiv auswirken. Weitere Verknüpfungspunkte in der Stadt sind für die kleinräumige SPNV-Anbindung wichtig und in der konzeptionellen Entwicklung des Busnetzes zu berücksichtigen.



5.5 Netzkonzept Stadt-Umland-Verkehr 2011

Die Rahmenbedingungen für den Regionalbus in Cottbus hängen im Wesentlichen von den Gegebenheiten der an Cottbus angrenzenden Gebietskörperschaften ab. Derzeit beginnen und enden die meisten Linien am Busbahnhof, der zwischen dem Zentrum und dem Cottbusser Hauptbahnhof liegt. Ziel der konzeptionellen Entwicklung ist es, diese Linien auf einheitlichen Linienwegen in die Stadt Cottbus zu führen und nur an wichtigen Haltestellen im Stadtgebiet halten zu lassen. Der Regionalbus hat eine unersetzbare Funktion bei der Ergänzung des Stadtverkehrs in den Außenbezirken der Stadt. Voraussetzung für die Umsetzung eines integrierten ÖPNV-Angebotes ist die Realisierung von Stadtverkehr und Stadt-Umland-Verkehr auch zukünftig aus der Hand eines Verkehrsunternehmens.

5.6 Infrastrukturentwicklung

Folgende Infrastrukturmaßnahmen sind für den Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes bis 2011 relevant:

Tabelle 5-3 Infrastrukturmaßnahmen

Ortsteil	Straße/Haltestelle	Maßnahme
Innenstadt	Straße der Jugend	Gleiserneuerung im Zuge der Umgestaltung (Feige- straße bis Stadtring)
Bahnhofsumfeld	Bahnhofsvorplatz	Umbau zur zentralen Umsteigehaltestelle SPNV- ÖPNV (nur Planung, Realisierung nach 2011)
Innenstadt	Bahnhofstraße	Maßnahmen im Zuge der Umgestaltung (Berliner Straße bis Nordrampe Bahnstadsbrücke)
Stadtgebiet		Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Wartehallen, Fahrradabstellanlagen, DFI ¹ , Fahrscheinautomaten
Branitz	Ersatz für Umfahrung Pücklerstr. – Schule	Prüfauftrag Teilräumliches Verkehrskonzept
Kiekebusch	Endhaltestelle Bus	Buswendeplatz Prüfauftrag Teilräumliches Verkehrs- konzept
Innenstadt	Beuchstraße	Erneuerung Bahnstromunterwerk

¹ Dynamische Fahrgastinformation

Im Rahmen des Baus „Carl-Blechen-Carré“ erfolgen Änderungen der Standorte der Bushaltestellen in der Karl-Liebknecht-Straße, die zu einer Verschlechterung des Übergangs zwischen Straßenbahn und Stadtbus führten. Um diesen Zustand abzumildern, sollten die Buslinien 11, 15 und 19 vom Brandenburger Platz über die Gleistrasse Stadtpromenade – Berliner Straße zur Karl-Marx-Straße geführt werden. Die Linien 11, 15 und 19 bedienen dann anstelle der Haltestelle Karl-Liebknecht-Straße/Galeria Kaufhof und Bahnhofstraße/August-Bebel-Straße die Straßenbahnhaltestellen Stadtpromenade und Stadthalle.



Um dem Straßenbahn- und Busverkehr schnelle Reisezeiten zu ermöglichen sollte im Rahmen des intelligenten Verkehrsmanagementsystems und der Verkehrsorganisation ein Zeitvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesichert werden.

Außerdem ist der Straßenbahnverkehr auch bei Störungen bzw. planmäßigen Gleisbauarbeiten flexibel und effizient zu gestalten. Dafür ist die Vorhaltung von Zwischenwendestellen (Wendeschleifen, die im Linienverkehr nicht planmäßig genutzt werden) notwendig. Die vorhandenen Wendeschleifen Sportzentrum, Thiemstraße und Lutherstraße sind langfristig zu erhalten.



6 ORGANISATIONSENTWICKLUNG UND WETTBEWERB

6.1 Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Die im Kapitel 3.4.1 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 der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen 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 sicherzustellen sowie das Besteller-Ersteller-Prinzip konsequent umzusetzen. Die im Verbundvertragswerk fixierte Zusammenarbeit wird durch die Stadt Cottbus weiterhin aktiv unterstützt.



Abbildung 6-1 Struktur der Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

6.2 Organisationsentwicklung in der Stadt Cottbus

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. 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 umgehend durch beide Vertragspartner sicherzustellen, dass dieser Vertrag als Beauftragungsvertrag rechtskonform mit den europäischen und nationalen Regelungen im Sinne eines Verkehrsleistungsvertrages ausgestaltet wird. Grundlage dafür ist der in Kapitel 6.3 beschriebene Verfahrensweg einer befristeten Auferlegung der Verkehrsleistungen an den Bestandsunternehmer. Für die 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.
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 im Bezug auf die Verwendung der Finanzmittel nach dem ÖPNV-Gesetz organisieren. Zu berücksichtigen ist, dass ab dem Jahr 2008 der 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 Geltungszeitraums hinaus:
 - 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 in den Kapiteln 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, Subunternehmer heranziehen, wenn die vereinbarten Qualitätskriterien gesichert werden. 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.
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.

6.3 Ausrichtung auf perspektivische Genehmigungsverfahren

6.3.1 Grundsätze

Die Stadt Cottbus praktizierte bisher eine zum aktuellen EU-Recht und zu den entsprechenden nationalen Ausgestaltungen konforme, marktorientierte Direktvergabe der ÖPNV-Leistungen. Die Betrauung des Unternehmens bezieht sich jeweils auf die bestehende Laufzeit der Konzessionen. Dabei ist auch perspektivisch zu sichern, dass dieses Verfahren einer möglichst geringen finanziellen Belastung der Allgemeinheit dient. Rechtzeitig vor Auslaufen der Konzessionen hat der Aufgabenträger in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zu entscheiden, ob die zukünftige Vergabe der Verkehre

- erneut in direkter Vergabe,
- im Genehmigungswettbewerb oder
- im Vergabewettbewerb

erfolgen soll.



Die Stadt Cottbus beabsichtigt als Verfahrensweg einen schrittweisen Übergang zu einer wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen für die anstehenden Genehmigungsverfahren im Busverkehr (auslaufende Liniengenehmigungen in 2009, vgl. Kapitel 3.4.2). Es besteht dazu die Notwendigkeit einen Übergangszeitraum zu schaffen. Dies begründet sich wie folgt:

Die Stadt Cottbus und der Landkreis Spree-Neiße sind verpflichtet, als gemeinsame Gesellschafter der Cottbusverkehr GmbH eine gemeinsame Privatisierung des Unternehmens voranzutreiben. Dies entspricht den Beschlusslagen der Stadtverordnetenversammlung Cottbus aus dem Jahr 2002 und des Kreistages Spree-Neiße aus dem Jahr 2003. Dazu werden im Jahr 2008 die Bedingungen und Möglichkeiten für eine Privatisierung vertiefend untersucht. Im Anschluss beabsichtigen beide Gesellschafter im Zeithorizont 2009/2010 für die Cottbusverkehr GmbH eine Veräußerung von kommunalen Gesellschaftsanteilen mit der Vergabe eines Verkehrsvertrages in einem gemeinsamen Verfahren durchzuführen. Die verbleibende Restlaufzeit der meisten Liniengenehmigungen liegt jedoch vor der Umsetzung.

Deshalb sieht die Stadt Cottbus die Notwendigkeit, für einen Übergangszeitraum eine befristete Auferlegung der Verkehrsleistung an den Bestandsunternehmer vorzunehmen, um in Gesamtsicht des Aufgabenträgers die geringsten Kosten für die Allgemeinheit sicher zu stellen.

Dieses Vorgehen deckt sich mit dem Verfahrensweg einer kombinierten Privatisierung und Vergabe von Verkehrsleistungen gemäß der vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg gegebenen Empfehlungen (Sonderfall 2, vgl. /Quelle 13/).

6.3.2 Rahmenbedingungen für die zukünftige Ausgestaltung des Wettbewerbs

Bis zur nächsten Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes für den Zeithorizont nach 2011 ist es insbesondere vor dem Hintergrund der neuen EU-Verordnung 1370/2007 /Quelle 16/ erforderlich, ein stringentes Konzept zur wettbewerblichen Vergabe hinsichtlich Linienbündelung, Vergabekonzept und Wettbewerbsunterlagen zu entwickeln. Die Stadt Cottbus als Aufgabenträger wird hierzu eine entsprechende Initiative ergreifen. Dabei sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

1. Es wird eine frühzeitige und enge Abstimmung des Konzeptes mit dem Landkreis Spree-Neiße angestrebt. Dies ist insbesondere hinsichtlich der notwendigen Integration der Stadt-Umland-Verkehre mit dem Stadtverkehr Cottbus erforderlich, da die Stadt-Umland-Verkehre von Cottbus im Wesentlichen von Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße liegen. Dazu sollten die Positionen des aktuellen NVP des Landkreises Spree-Neiße (gültig bis 2011) hinsichtlich der Linienbündelung Spree-Neiße/West gemeinsam geprüft und ggf. Ziel führend angepasst werden (vgl. nachfolgenden Punkt 3).
2. Die Verfahrensweise ist auf eine langfristig erforderliche, geeignete Integration des Straßenbahnverkehrs auszurichten. Aufgrund der engen Verflechtung aller Verkehrsmittel sowie der verkehrlichen und betrieblichen Synergien sieht die Stadt Cottbus die Aufgabenverant-



wortung für Straßenbahn- und Busverkehr in der Hand eines Unternehmens als zwingend notwendig.

3. Hinsichtlich der Linienbündelung sind unterschiedliche Ansätze denkbar. Diese Ansätze legen Leistungsumfänge, Netzgrößen und Ertragskraft als Bemessungsgrößen zugrunde. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass zur Gewährleistung der Effizienz Leistungen des Stadt- und Regionalverkehrs bezüglich der Umlaufplanung und des Fahrzeugeinsatzes miteinander sinnvoll zu vernetzen sind. Der Abstimmungsbedarf der Verkehre untereinander besteht aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Cottbus auf mehreren Ebenen, sowohl integriert zwischen Straßenbahn und Stadtbus, räumlich zwischen Regional- und Stadtbus in den Bedienungskorridoren als auch zeitlich (d. h. in den unterschiedlichen Tageslagen, an verschiedenen Wochentagen sowie während und außerhalb der Schulzeit). In diesem Zusammenhang sind konzeptionell verschiedene Ansätze denkbar.
 - Eine Aufspaltung sowohl des Stadtverkehrs als auch des die Stadt Cottbus berührenden Stadt- Umland- und Regionalverkehrs in mehrere Linienbündel ist aufgrund der zu erwartenden geringen Leistungsvolumina aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll. Ein solches Vorgehen ist darüber hinaus mit dem beschlossenen Nahverkehrsplan des Landkreises Spree-Neiße nicht konform.
 - Die Bildung von integrierten Teilnetzen des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs ist aus den gleichen Erwägungen nicht praktikabel.
 - Eine getrennte Linienbündelung jeweils für den Stadtbus- und Straßenbahnverkehr entspricht nicht dem im Pkt. 2 formulierten Grundsatz der wirtschaftlichen Nutzung verkehrlichen und betrieblichen Synergien.

Damit definiert die Stadt Cottbus als Aufgabenträger folgende Prämissen hinsichtlich der Linienbündelung für den Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes bis 2011:

- a) Die Stadt Cottbus beabsichtigt im Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes einen schrittweisen Übergang zu einer wettbewerblichen Vergabe mittels eines kombinierten, fairen und wettbewerblichen Verfahrens aus Privatisierung und Vergabe von Verkehrsleistungen.
- b) Dazu definiert die Stadt Cottbus ein Linienbündel, bestehend aus allen Linien des Stadtbusverkehrs und des Straßenbahnverkehrs.
- c) Hinsichtlich des Stadt- Umland- und Regionalbusverkehrs schließt sich die Stadt Cottbus den Festlegungen des Aufgabenträgers Landkreis Spree-Neiße in dessen Nahverkehrsplan /Quelle 16/ an und sieht das Linienbündel Spree-Neiße West als maßgeblich für das angestrebte kombinierte Privatisierungs- und Vergabeverfahren.



7 MARKETING, TARIF UND VERTRIEB

7.1 Tarifsystem

Der mit der Einführung des VBB-Verbundtarifs eingeschlagene Weg hat sich weitgehend bewährt.

Die Stadt Cottbus wird sich in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen bei der Diskussion zur Weiterentwicklung des Verbundtarifes im Rahmen der Verbundgremien aktiv einbringen. Im Mittelpunkt dabei steht eine moderate Preisgestaltung unter Berücksichtigung der lokalspezifischen Preiselastizitäten und zur Verbesserung der Einnahmensituation. Gleichzeitig wird sich die Stadt Cottbus für eine intelligente Modernisierung des Tarifs im Sinne einer verbesserten Tarifergiebigkeit einsetzen. Dabei sollten innovative Ansätze (wie z.B. verfügbare Mobilitätsbudgets, differenzierte Qualitäts- und Preisbildungselemente) geprüft werden.

Die Stadt Cottbus unterstützt neue, auch probeweise einzuführende, zielgruppenorientierte Tarifangebote, sofern diese nachweisbar zu einer Kundengewinnung und Verbesserung der Tarifergiebigkeit führen. Diese Angebote sind schwerpunktmäßig im Freizeit- und Eventbereich zu prüfen (auch Kombitickets und Paketangebote mit anderen Dienstleistungen).

Aufgrund der regionalen verkehrlichen Verflechtungen der Region Cottbus mit dem Freistaat Sachsen begrüßt die Stadt Cottbus Aktivitäten zur Harmonisierung der Tarifangebote mit dem Verkehrsverbund Oberelbe, dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund.

7.2 Vertrieb und Ticketing

Die Stadt Cottbus setzt sich dafür ein, dass in Abstimmung mit dem VBB die Vertriebsstrukturen nach einheitlichen Qualitätsstandards entwickelt werden. Neben einer wirtschaftlich sich darstellbaren Aufrechterhaltung konventioneller Vertriebsstrukturen soll perspektivisch die Entwicklung und Einführung elektronischer Vertriebs- und Ticketingstrukturen forciert werden, sofern damit eine nachweisbar höhere Vertriebseffizienz 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 Dualität konventioneller und elektronischer Vertriebs- und Informationsstrukturen soll in ihrem Zusammenwirken bestehende Zugangshemmnisse zum ÖPNV weiter abbauen.

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.



Der Bündelung von Vermarktung und Vertrieb unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen und ggf. weiterer mobilitätsaffiner Dienstleistungen (wie z.B. touristische Dienstleistungen) in „Mobilitätszentralen“ steht die Stadt Cottbus aufgeschlossen gegenüber und wird entsprechende Aktivitäten von Dienstleistungsanbietern unterstützend begleiten.

7.3 Information

Die Information der Kunden über das Fahrplanangebot und den Tarif bleiben Hauptbestandteile der Informationspolitik. Der Aufgabenträger sichert dabei in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen Cottbusverkehr die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten für im Rahmen des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg herauszugebenden Informationsprodukte. Dabei soll gleichermaßen Wert auf die Verfügbarkeit von elektronischen und Printmedien Wert 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 2.3.3) 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:

- die Bereitstellung von Informationen zur Verknüpfung mit dem SPNV (Abfahrts- und Ankunftstafeln sowie die Darstellung wichtiger Übergangs- und Anschlussbeziehungen an den Cottbusser Zugangsstellen zum SPNV),
- die Verfügbarkeit aktueller Informationen über das Tarif- und Preissystem sowie die Vertriebswege,
- die Entwicklung zusätzlicher regional- und zielgruppenspezifischer Informationsangebote (Touristische und Ausflugsverkehre, Zielgruppe Senioren, Zielgruppe Studenten),
- der zunehmende Einsatz elektronische Medien (Internet, Mail; sms) als Ergänzung zum konventionellen Vertrieb und für den Zugang zu den Informationsprodukten,
- die Nutzung bewährter Informationskanäle (Internet, örtliche Presse, Rundfunk, Amtsblätter, Broschüren, Flyer),
- die verstärkte Nutzung elektronischer Informationskanäle (Mail, sms) im Zusammenhang mit Maßnahmen der Kundenbindung für registrierte Stammkunden,



- Erhalt und punktuelle Verbesserung der bereits heute auf gutem Niveau befindlichen Unterwegsinformation (an Haltestellen und Verknüpfungspunkten sowie in den Fahrzeugen, insbesondere zu Wegweisung an Verknüpfungspunkten sowie aktuelle Anschlussinformationen).

Bei der Entwicklung der Informationskanäle sowohl zur Vorabinformation als auch zur Information während der Reise ist den Anforderungen behinderter Bürger, aber auch der zunehmend älter werdenden Bevölkerung Rechnung zu tragen. Zugangshindernis zu Informationen stellt für diese Gruppen zunehmend weniger die Handhabung elektronischer Informationskanäle dar als die zu wenig berücksichtigten spezifischen Anforderungen (Sehen, Hören, Komplexitätserfassung).

Die Informationspolitik ist zunehmend in einem abgestimmten Komplex mit Kundenkommunikation und Kundenbindung zu entwickeln.

7.4 Markterschließung und Kundenbindung

Die Stadt Cottbus erwartet vom Leistung erbringenden Verkehrsunternehmen eine mit dem VBB abgestimmte eigenständige Aktivität zur Markterschließung und Kundenbindung.

Voraussetzung dafür bleibt eine kontinuierliche Analyse des Nachfragepotenzials durch Fahrgasterhebungen sowie Analysen der verkehrlichen Verflechtungen und der Mobilität insgesamt. Darüber hinaus ist ein Monitoring der Kundenzufriedenheit sinnvoll.

Mittelfristig ist dazu der verstärkte Einsatz von Direktmarketingaktivitäten (z.B. Linienmarketing, Tarifmarketing in Unternehmen und Einrichtungen, Neubürgermarketing, Mobilitätsscouts etc.) zu prüfen. Dabei sind zielgruppenspezifische und/oder thematische Ansätze in den Vordergrund zu stellen. Dazu zählen insbesondere die Segmente Schüler und Auszubildende, Studenten, Senioren oder die Nutzer von Freizeitverkehren. Hierzu ist die Zusammenarbeit mit Dritten (Fremdenverkehr, Hochschulen, Interessenverbände etc.) zu intensivieren.

Hinsichtlich der Kundenbindung erwartet die Stadt Cottbus vom Leistung erbringenden Verkehrsunternehmen die Entwicklung eines mit dem VBB abgestimmten Konzeptes zur Kundenbindung. Ein erster Schritt kann dazu eine sinnvolle Bündelung von Informationen aus dem Vertrieb, der kundenbezogenen Beratung sowie des Informations- und Beschwerdemanagements darstellen.

Im zukünftigen Verkehrsvertrag wird eine jährliche Befragung zur Kundenzufriedenheit verankert, dies entspricht dem bereits heute vorhandenen Qualitätsmanagementsystem.

Das einheitliche Erscheinungsbild des ÖPNV (Corporate Identity) hat in Cottbus einen hohen Ausprägungsgrad erreicht. Die Stadt Cottbus wird in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen noch bestehende Lücken identifizieren und verändern. Zukünftig ist hier die verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen der Region zu prüfen. Dabei sollte unter Beibehaltung der unternehmerischen Identität und in Übereinstimmung mit den Zielen des Ver-



kehrsverbundes die Entwicklung einer regionalen Dachmarke für den ÖPNV angestrebt werden.

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 Leistung erbringenden Verkehrsunternehmens im Rahmen eines Marketingentwicklungskonzeptes hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu prüfen und ggf. neu zu gewichten. Für die Neuausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit 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.

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 privatwirtschaftlichen Werbevereinbarungen eine wechselseitige Werbepresenz zu erzielen.

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



8 FINANZIERUNGSKONZEPT

Die mit der Durchführung des ÖPNV in der Stadt Cottbus entstehenden Kosten können - wie im ÖPNV weitgehend verbreitet - nicht allein durch betriebliche Umsatzerlöse und -erträge gedeckt werden. Neben gesetzlich geregelten Ausgleichsleistungen erfolgen zur Finanzierung der Kostenunterdeckung Zuweisungen des Landes sowie der Stadt Cottbus. Das mit der Leistungserbringung beauftragte Unternehmen Cottbusverkehr GmbH erhält daneben auch Zuweisungen des Landkreises Spree-Neiße im Rahmen seiner Leistungserbringung außerhalb des Stadtgebietes.

Die Einnahmenstruktur besteht gegenwärtig (Stand 31.12.2007) zu

- 54% aus Erlösen und Erträgen sowie
- 46% aus Betriebskostenzuschüssen des Landes und der Kommunen.

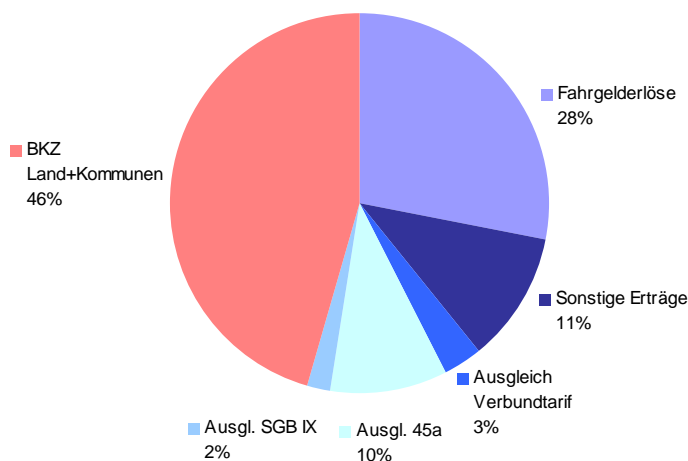


Abbildung 8-1 Einnahmenstruktur 2007 (Basis vorl. Betriebsergebnis Cottbusverkehr GmbH 2007)

In der Entwicklung bis 2011 werden sich Zuschüsse und Ausgleichsleistungen verringern. Eine wesentliche Vergrößerung des Anteils der Fahrgelderlöse ist aufgrund der strukturellen Rahmenbedingungen sowie der Einbindung in den Verbundtarif nicht zu erwarten. Damit sind Kosteneinsparungen zwingend erforderlich.



8.1 Kostenentwicklung

Für die Durchführung des ÖPNV in der Stadt Cottbus sowie im Stadt-Umland-Verkehr sind verschiedene Kostenbestandteile, insbesondere die Energie und Kraftstoffkosten angestiegen. Dieser Trend wird auch zukünftig andauern. Durch Nutzung von Rationalisierungspotenzialen ist seit 2004 jedoch eine leichte Kostenreduktion insgesamt erzielt worden, die in den Planungen des Leistung erbringenden Unternehmens Cottbusverkehr bis 2011 fortgeschrieben wird.

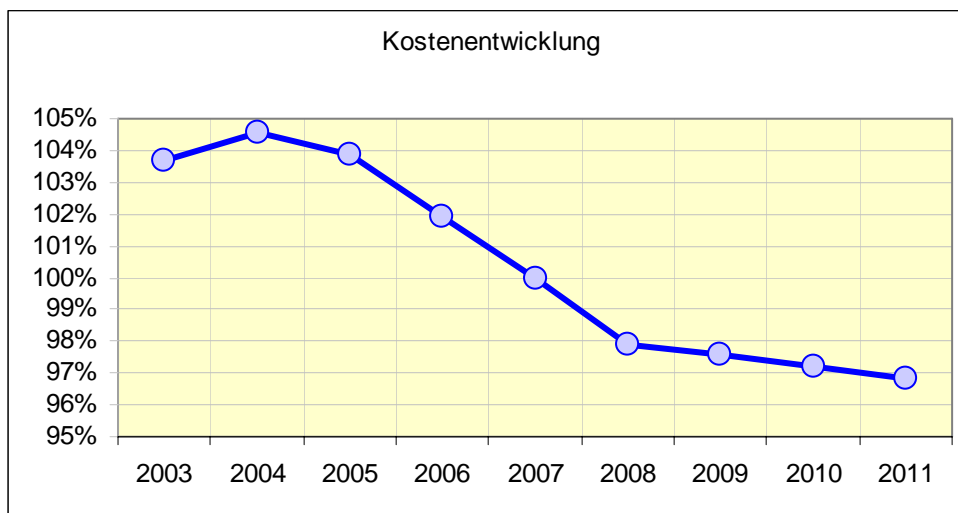


Abbildung 8-2 Kostenentwicklung des ÖPNV in der Stadt Cottbus (Basis 2007=100%)

8.2 Umsatzerlöse

Wichtigster Bestandteil der betrieblichen Erträge sind und bleiben auch perspektivisch die Umsatzerlöse aus den Fahrgeldeinnahmen. Diese werden maßgeblich beeinflusst durch die Anzahl der verkauften Tarifsortimente sowie deren Preis. Hinsichtlich der Gestaltung des Tarifsortiments und der Preishöhe sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt Cottbus an die Vereinbarungen zum VBB-Verbundtarif gebunden. Hinsichtlich der verkauften Tarifsortimente ist aufgrund der strukturellen und demografischen Rahmenbedingungen von einem Rückgang der Kundenzahlen auszugehen. Nach einer leicht positiven Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen in den vergangenen Jahren ist perspektivisch mit einem tendenziellen Rückgang zu rechnen.

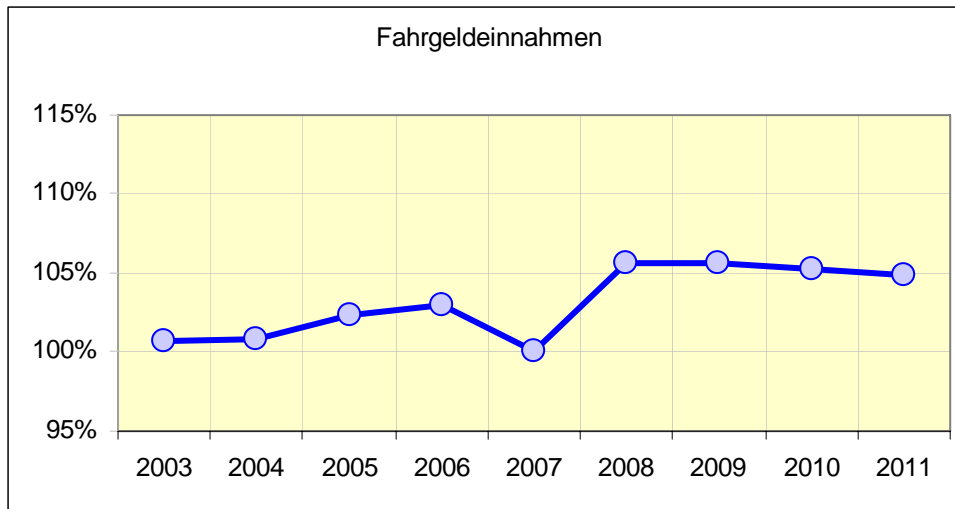


Abbildung 8-3 Fahrgeldeinnahmen des ÖPNV der Stadt Cottbus (Basis 2007=100%)

Den Umsatzerlösen formal zuzuordnen sind die Ausgleichsleistungen für die aus dem Verbundtarif resultierenden Mindereinnahmen. Dabei handelt es sich um Ausgleichszahlungen für bei den Verkehrsunternehmen in Brandenburg durch die Einführung und Anwendung des VBB-Tarifes entstandenen Mindereinnahmen gemäß Erlass des MSWV vom 18.10.1999 (VAM) und 24.06.2002 (VAM - ZÖLS). Dieser Ausgleich wird in den kommenden Jahren weiter abschmelzen.

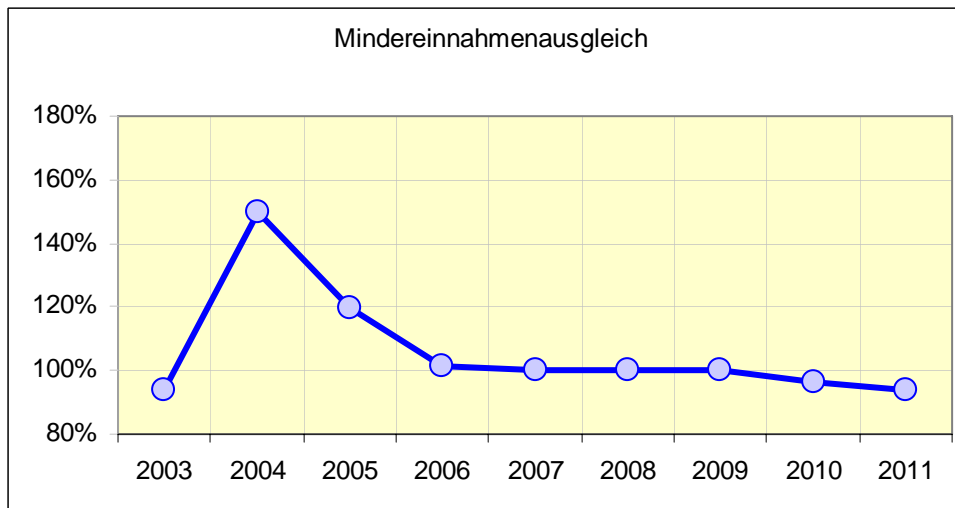


Abbildung 8-4 Mindereinnahmenausgleich für den Verbundtarif (Basis 2007=100%)



8.3 Zuweisungen und Ausgleichsleistungen

Gemäß § 10 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) erhalten die kommunalen Aufgabenträger vom Land Brandenburg jährlich insgesamt 83 Millionen Euro als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und Ausgabenverantwortung. Basis dafür bildet § 3 ÖPNVG vom 25. Oktober 1995 in der Fassung der dritten Änderung vom 18.12.2006 in Verbindung mit der Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung) vom 03.01.2005, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. August 2007. Das Gesetz sieht vor, dass das Land Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes, nach dem Entflechtungsgesetz sowie Mittel nach Maßgabe des Haushaltplans zur Verfügung stellt.

Diese Mittel umfassen sowohl die bisherige Grundfinanzierung zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (46 Mio €) als auch die bisher gemäß §45a PBefG gewährten gesetzlichen Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (37 Mio. €). Insbesondere der Finanzierungsgrundsatz nach Maßgabe des Haushaltplans lässt in den kommenden Jahren eine weitere Abschmelzung des Finanzvolumens erwarten.

Weiterhin besteht ein nachzuweisender Anspruch auf

- Erstattungsleistungen für die Schwerbehindertenbeförderung gemäß §145 Sozialgesetzbuch,
- einen durch das Land Brandenburg gewährten finanziellen Ausgleich für die Durchführung von zusätzlichen ÖPNV-Leistungen im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger im Fall der Abbestellung von SPNV-Leistungen gemäß Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung für die Zuwendung von Mitteln für die Durchführung von Busersatzverkehren im Zuge von abbestellten SPNV-Leistungen" (VVBEV) vom 14.02.2007 sowie
- Ausgleichszahlungen für bei den Verkehrsunternehmen in Brandenburg durch die Einführung und Anwendung des VBB-Tarifes entstandene Mindereinnahmen (vgl. Kapitel 8.2 Umsatzerlöse) gemäß Erlass des MSWV vom 18.10.1999 (VAM) und 24.06.2002 (VAM - ZÖLS).

8.3.1 Grundfinanzierung des Landes

Von den insgesamt 83 Millionen Euro zweckgebundener Zuweisung des Landes sind 12,05% (ca. 10 Millionen Euro) gemäß Entflechtungsgesetz zweckgebunden und nachweispflichtig für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, d.h. für die Erhaltung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden. Abzüglich dieser Summe und der in die Gesamtsumme eingeflossenen gesetzlichen Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr verbleiben für die Aufgabenträger nur rechnerisch für die rein konsumtive Verwendung zur Bezuschussung des Betriebs nunmehr nur noch ca. 36 Millionen Euro zur Verfü-



gung. Die Zuweisung der Landesmittel erfolgt seit 2005 und entsprechend novelliertem ÖPNV-Gesetz und ÖPNV-Finanzierungsverordnung auch weiterhin nach einem Verteilungsschlüssel.

Ein Teilbetrag in Höhe von 46 Millionen Euro wird nach folgendem Schlüssel, der insbesondere den Erfordernissen des allgemeinen Angebots im öffentlichen Personennahverkehr Rechnung trägt, verteilt:

1. 30 % der Mittel nach der Fläche des Aufgabenträgers,
2. 30 % der Mittel nach Anzahl der beförderten Fahrgäste (ausgenommen Ausbildungsverkehr),
3. 20 % der Mittel nach den fahrplanmäßigen Angebotskilometern auf dem Gebiet des Aufgabenträgers sowie
4. 20 % der Mittel nach der Höhe der kommunalen Eigenmittel für die Förderung des ÖPNV.

Die Stadt Cottbus erhält von den Landeszuweisungen folgende Anteile (gemäß Zuwendungsbescheid für 2008):

Tabelle 8-1 Anteile der Stadt Cottbus an den Landeszuweisungen für die Grundfinanzierung

Komponente	Anteil Stadt Cottbus am Landeswert in %
1. Fläche	0,56 %
2. Fahrgäste	8,98 %
3. Angebotskilometer	3,99 %
4. Eigenmittel	8,23 %

Aufgrund der kompakten Stadtfläche gegenüber den Flächenkreisen und den daraus resultierenden kürzeren Linienwegen erhält die Stadt Cottbus in den Komponenten 1 und 3 einen unterdurchschnittlichen, in den Komponenten 2 und 4 einen überdurchschnittlichen Anteil an Zuweisungen im Verhältnis zu allen Zuweisungsempfängern.

Diese Zuweisungen sind aufgrund dieses Verteilungsmechanismus nicht exakt planbar, da auch Veränderungen von Leistungskennziffern anderer Aufgabenträger zu Mehr- oder Minderzuweisungen für die Stadt Cottbus führen können. Grundsätzlich ist jedoch von einer Reduzierung dieser Zuweisungen auszugehen, da die verfügbare Gesamtsumme entsprechend der Hauhaltlage des Landes Brandenburg verringert werden kann und die Fahrgastzahlen aufgrund der strukturellen Rahmenbedingungen sinken werden.



8.3.2 Ausgleichszahlungen Schülerverkehr

Gemäß § 45a des Personenbeförderungsgesetzes ist den Verkehrsunternehmen „für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich zu gewähren“, Dies setzt voraus, dass „der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der ... Kosten nicht ausreicht.“ Diese Ausgleichszahlungen wurden in der Vergangenheit auf in Abhängigkeit gemittelter Kosten und Reiseweiten im Ausbildungsverkehr ermittelt. Im Zuge von Änderungen der Gesetzgebung wurden zwischen 2004 und 2006 schrittweise Kürzungen dieser Leistungen vorgenommen. Das Land Brandenburg hat mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes die Auszahlung dieser Mittel für die Jahre 2004 bis 2006 nicht nach den ursprünglichen Kriterien berechnet, sondern auf Basis des vorangegangenen Leistungsumfanges pauschaliert an die Unternehmen ausbezahlt. Mit der erneuten Novellierung des ÖPNV-Gesetzes werden die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG in die zweckgebundenen Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger integriert und im Jahr 2008 erstmals wirksam. Damit werden die Ausgleichsleistungen nicht mehr direkt an die Verkehrsunternehmen sondern an die Aufgabenträger ausbezahlt, welche sie zweckgebunden an die Verkehrsunternehmen entsprechend dem gesetzlichen Anspruch weitergeben. Die Verteilung der Mittel wird durch die neu gefasste ÖPNV-Finanzierungsverordnung wie folgt geregelt:

Ein Teilbetrag in Höhe von 37 Millionen Euro wird nach folgendem Schlüssel, der insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr Rechnung trägt, verteilt:

1. 30% der Mittel nach dem Verhältnis der Fläche des jeweiligen Aufgabenträgers zur Gesamtfläche des Landes,
2. 30% der Mittel nach dem Verhältnis der Anzahl der Schülerinnen und Schüler sowie Studierenden auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Summe der gesamten Anzahl im Land und
3. 40% der Mittel nach dem Verhältnis des fahrplanmäßigen Angebots auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Summe des gesamten fahrplanmäßigen Angebots im Land.

Um für einige Aufgabenträger entstehende Zuweisungsrückgänge besser kompensieren zu können, erfolgt eine schrittweise Neuberechnung nach diesen Kriterien zwischen 2008 und 2011. Dazu werden als Übergangsregelung vom zu verteilenden Betrag im Jahr 2008 vorab ein Betrag von 27,75 Millionen Euro, im Jahr 2009 vorab ein Betrag von 18,5 Millionen Euro und im Jahr 2010 vorab ein Betrag von 9,25 Millionen Euro abgezogen. Diese Beträge werden gemäß dem Schlüssel für die Grundfinanzierung (vgl. Kapitel 8.3.1) verteilt.

Auf der Basis der verfügbaren Landeszuweisungen wird die Stadt Cottbus im Jahr 2011 ca. 6 % weniger Zuweisungen erhalten. Perspektivisch besteht die Möglichkeit einer weiteren Reduzierung, sollte sich das Land Brandenburg entschließen, die verfügbare Gesamtsumme entsprechend der Haushaltlage weiter abzuschmelzen.

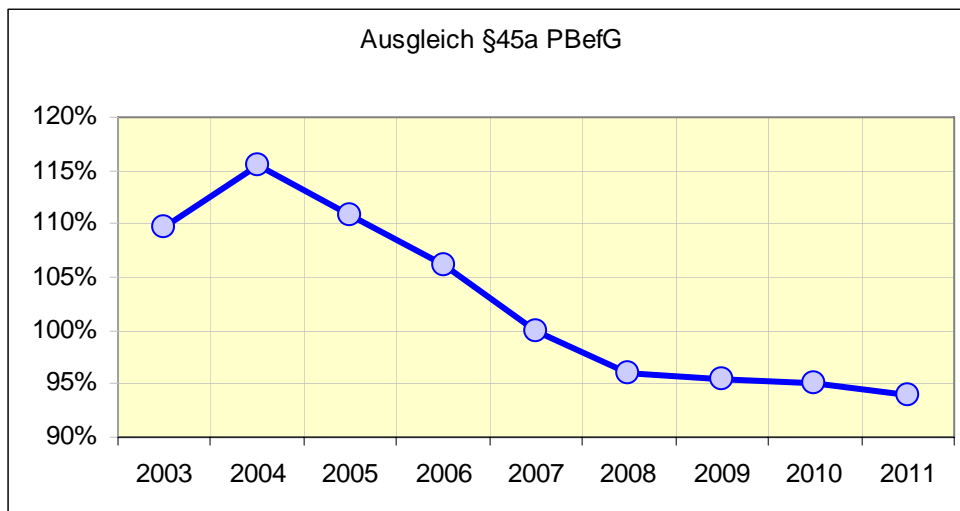


Abbildung 8-5 Ausgleichsleistungen Schülerbeförderung (Basis 2007=100%)

8.3.3 Erstattungsleistungen Schwerbehindertenbeförderung

Gemäß § 145 des Sozialgesetzbuches IX wird die unentgeltliche Beförderung schwer behinderter Menschen und ggf. ihrer Begleitpersonen geregelt. Die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle werden den die Leistung erbringenden Unternehmen erstattet. Dazu werden die Fahrgeldausfälle nach einem vom Land pauschal festgesetzten Prozentsatz an den vom einzelnen Verkehrsunternehmen nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen erstattet. Weist ein Verkehrsunternehmen durch Verkehrszählung nach, dass das Verhältnis zwischen den unentgeltlich beförderten Fahrgästen und den sonstigen Fahrgästen den vom Land festgesetzten Prozentsatz um mindestens ein Drittel übersteigt, kann dieser individuell nachgewiesene Prozentsatz auf Antrag als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung des Erstattungsbetrages herangezogen werden.

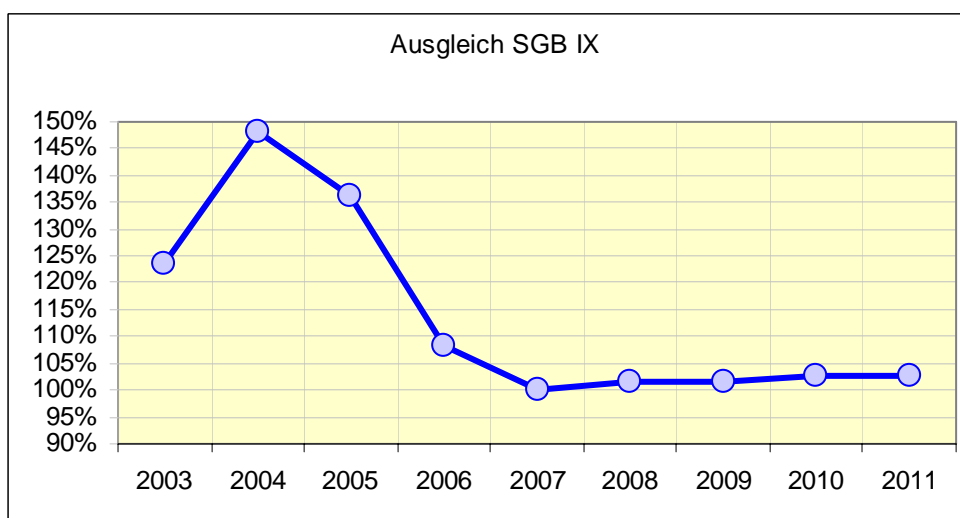


Abbildung 8-6 Ausgleichsleistungen Schwerbehinderte (Basis 2007=100%)



Die Mittelfristplanung des Unternehmens Cottbusverkehr geht von einer künftigen Konstanz der Mittel für Schwerbehinderte aus. Aufgrund der zu erwartenden sinkenden absoluten Fahrgeldeinnahmen ist jedoch auch hier eine perspektivisch leichte Verringerung der Ausgleichszahlungen zu erwarten.

8.4 Defizitausgleich

Die Sicherung einer angemessenen Versorgung der Stadt Cottbus mit ÖPNV-Leistungen erfordert Ausgleichszahlungen durch den Aufgabenträger. Die Höhe orientiert sich an den finanziellen Mitteln, die ein durchschnittliches gut geführtes Unternehmen, zuzüglich eines angemessenen Gewinns und abzüglich der Einnahmen aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen benötigt.

Die Mittelfristplanung des Leistung erbringenden Unternehmens Cottbusverkehr sieht einen leicht abschmelzenden und sich auf konstantem Niveau einpendelnden Zuschussbedarf für den ÖPNV in der Stadt Cottbus vor.

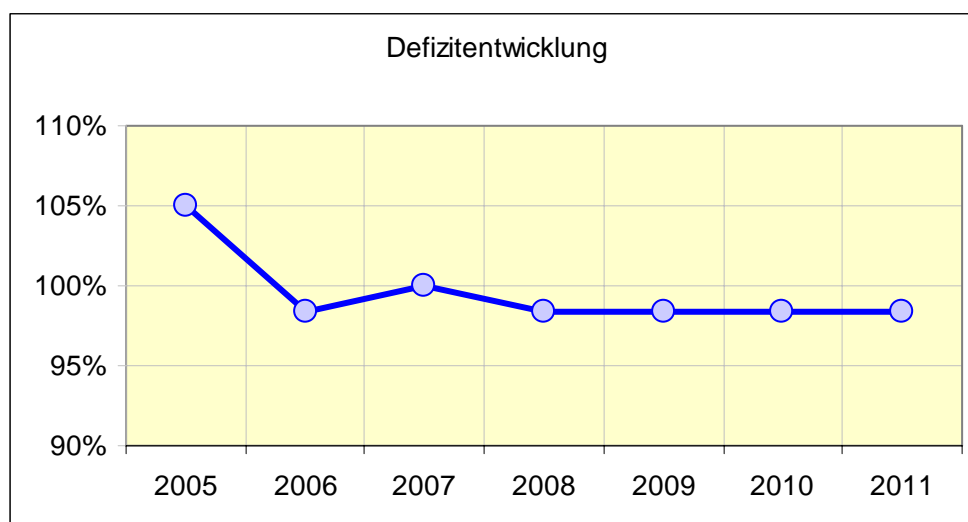


Abbildung 8-7 Summe des Zuschussbedarfs für den ÖPNV (Basis 2007=100%)

Der in den vergangenen Jahren begonnene Trend der kontinuierlichen Abschmelzung von Ausgleichszahlungen und Zuweisungen des Landes wird sich auch perspektivisch fortsetzen. Damit wird sich der Anteil des kommunal zu tragenden Defizitausgleichs erhöhen.

Zum Ausgleich der zu erwartenden Mindereinnahme bei den Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr durch das Land sind bis zum Jahr 2011 zusätzliche kommunale Eigenmittel einzuplanen.



8.5 Investitionskonzept

Durch das neue ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg erhält die Stadt Cottbus als Aufgabenträger des üÖPNV neben den konsumtiven auch die investiven Fördermittel direkt vom Land und verfügt in eigener Regie über die zweckgebundene Verteilung. Von den Landeszuweisungen sind ca. 12,05 % (vgl. Kapitel 8.3.1) zweckgebunden und nachweispflichtig für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, d.h. für die Erhaltung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden. Darüber hinaus prüft die Stadt Cottbus, Vorhaben in die Projektförderung durch das Land nach § 10 (4) ÖPNVG einzubeziehen, wenn diese von als Maßnahmen mit hoher Landesbedeutung einzustufen sind.

Investitionen für den ÖPNV sind für die Jahre 2011 in der Stadt Cottbus zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geplant. Schwerpunkte bilden dabei die Sanierung oder der Ersatzneubau von Verkehrsinfrastruktur. Für den Geltungszeitraum des NVP bis 2011 sind folgende Investitionen relevant:

Tabelle 8-2 Übersicht der geplanten Investitionsmaßnahmen bis 2011 (Bau)

Gebiet	Maßnahmen	Investitionsvolumen
Straße der Jugend	Gleiserneuerung im Zuge der Umgestaltung (2. BA Feigestraße bis Stadtring)	1,08 Mio. €
Gesamtes Stadtgebiet	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Wartehallen, Fahrradabstellanlagen, DFI, Fahrscheinautomaten	1,2 Mio. €
Beuchstraße	Erneuerung Bahnstromunterwerk	1,6 Mio. €
Fahrzeugpark	Nachrüstung Bordrechner	0,2 Mio. €

Investitionszuschüsse für die Ersatzbeschaffung von Linienbussen sind aus wettbewerblichen Gründen durch die Stadt Cottbus im Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes bis 2011 nicht vorgesehen. Die Fahrzeugersatzbeschaffung liegt in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens.



VERZEICHNISSE UND QUELLEN

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1	Verkehrliche Einordnung der Stadt Cottbus.....	12
Abbildung 3-1	ÖPNV-Liniennetz in Cottbus	34
Abbildung 3-2	Erste Abfahrt und letzte Ankunft im ÖPNV der Stadt Cottbus.....	36
Abbildung 4-1	ÖPNV-Nachfrage im Innenstadtbereich Cottbus.....	48
Abbildung 6-1	Struktur der Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	56
Abbildung 8-1	Einnahmenstruktur 2007	65
Abbildung 8-2	Kostenentwicklung des ÖPNV in der Stadt Cottbus.....	66
Abbildung 8-3	Fahrgeldeinnahmen des ÖPNV der Stadt Cottbus	67
Abbildung 8-4	Mindereinnahmenausgleich für den Verbundtarif.....	67
Abbildung 8-5	Ausgleichsleistungen Schülerbeförderung	71
Abbildung 8-6	Ausgleichsleistungen Schwerbehinderte	71
Abbildung 8-7	Summe des Zuschussbedarfs für den ÖPNV	72



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1	Schul- und Schülerzahlen in Cottbus	14
Tabelle 2-1	Bedienungszeitraum und Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Cottbus	18
Tabelle 2-2	Einzugsbereiche von Haltestellen in Cottbus	20
Tabelle 2-3	Ausstattungsmerkmale von Straßenbahnfahrzeugen.....	23
Tabelle 2-4	Ausstattungsmerkmale von Standard- und Gelenkbussen.....	25
Tabelle 2-5	Ausstattungsmerkmale von Minibussen	26
Tabelle 2-6	Ausstattungsmerkmale von Haltestellen	28
Tabelle 3-1	Bedienungshäufigkeit der Stadtteile von Cottbus.....	35
Tabelle 3-2	Bedienungszeitraum der äußeren Stadtteile von Cottbus (Kategorie B)	37
Tabelle 3-3	Stadt-Umland-Verkehr von Cottbus.....	38
Tabelle 3-4	Wesentliche Verknüpfungspunkte innerhalb des Stadtverkehrs Cottbus	40
Tabelle 3-5	Laufzeiten der Liniengenehmigungen der Cottbusverkehr GmbH.....	44
Tabelle 5-1	Bedienungskonzept Straßenbahn 2008 -2011	52
Tabelle 5-2	Bedienungskonzept Stadtbus 2008 -2011.....	53
Tabelle 5-3	Infrastrukturmaßnahmen	54
Tabelle 8-1	Anteile der Stadt Cottbus an den Landeszuweisungen für die Grundfinanzierung.....	69
Tabelle 8-2	Übersicht der geplanten Investitionsmaßnahmen bis 2011	73



Quellenverzeichnis

- /Quelle 1/* Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teil: Analyse zum Zielnetz ÖPNV 2020; PTV AG, Dresden, Stand Dezember 2006
- /Quelle 2/* Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B), Entwurf vom 21.08.07
- /Quelle 3/* Regionalplan, Region Lausitz-Spreewald. Entwurf. Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald. August 1999
- /Quelle 4/* Internetportal www.cottbus.de
- /Quelle 5/* Schulentwicklungsplan 2007-2012 der Stadt Cottbus; Geschäftsbereich Jugend, Kultur und Soziales, 2007
- /Quelle 6/* Gemeinwesenstudie für die Stadt Cottbus; StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung; Datengrundlage vom 23.08.2005
- /Quelle 7/* Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße im Zeitraum 2007 bis 2011, Forst, 2007
- /Quelle 8/* Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Cottbus, Teil: Grundsätze, Ziele und Rahmenbedingungen; ETC Transport Consultants GmbH, Berlin, Januar 2006
- /Quelle 9/* Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV (Hrsg.); VDV Schriften 4. Juni 2001
- /Quelle 10/* Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen; Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.), September 2004 – intern
- /Quelle 11/* DIN EN 13816, Transport – Logistik und Dienstleistungen; Öffentlicher Personenverkehr; Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität; Europäisches Komitee für Normierung; Brüssel; April 2002
- /Quelle 12/* Fortschreibung des Stadtumbaukonzeptes für die Stadt Cottbus (Entwurf des Endberichts); Machleid + Partner, Büro für Städtebau, Berlin, Juni 2005
- /Quelle 13/* Hinweise zur Erteilung von Liniengenehmigungen mit Kraftfahrzeugen nach Personenbeförderungsgesetz, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
- /Quelle 14/* Interne Datengrundlagen der Stadt Cottbus und Cottbusverkehr GmbH
- /Quelle 15/* Datengrundlagen der Stadt Cottbus, SB Schule und Sport
- /Quelle 16/* Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.
- /Quelle 17/* Drittes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 18.12.2006 einschließlich ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 31.08.2007 vom 31.08.2007