

Die Cottbusverkehr GmbH - ÖPNV in Cottbus -

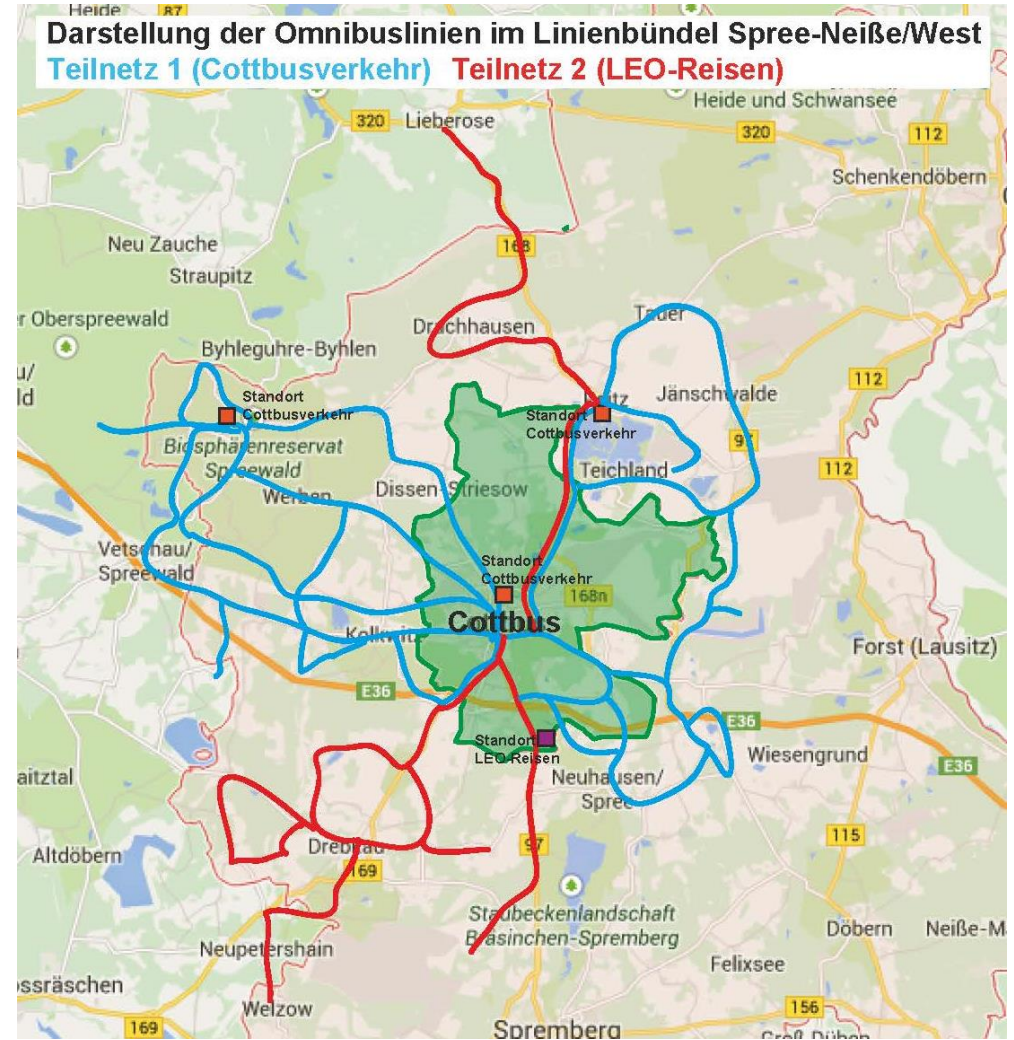
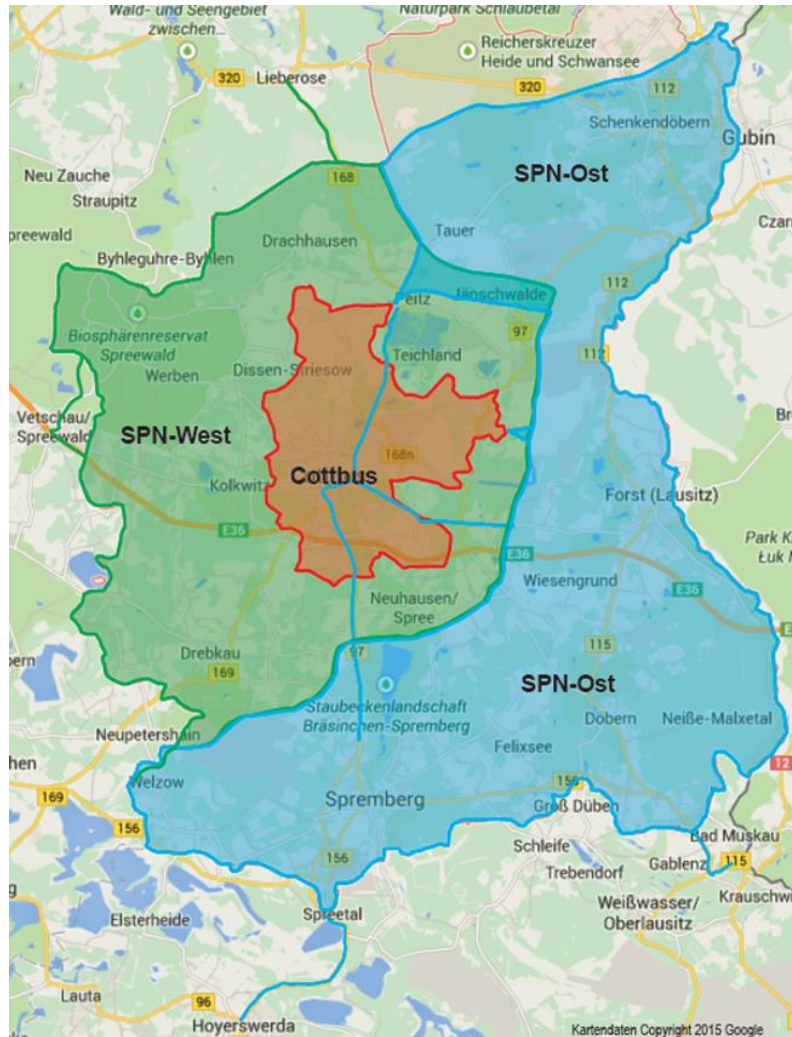
Ralf Thalmann, Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



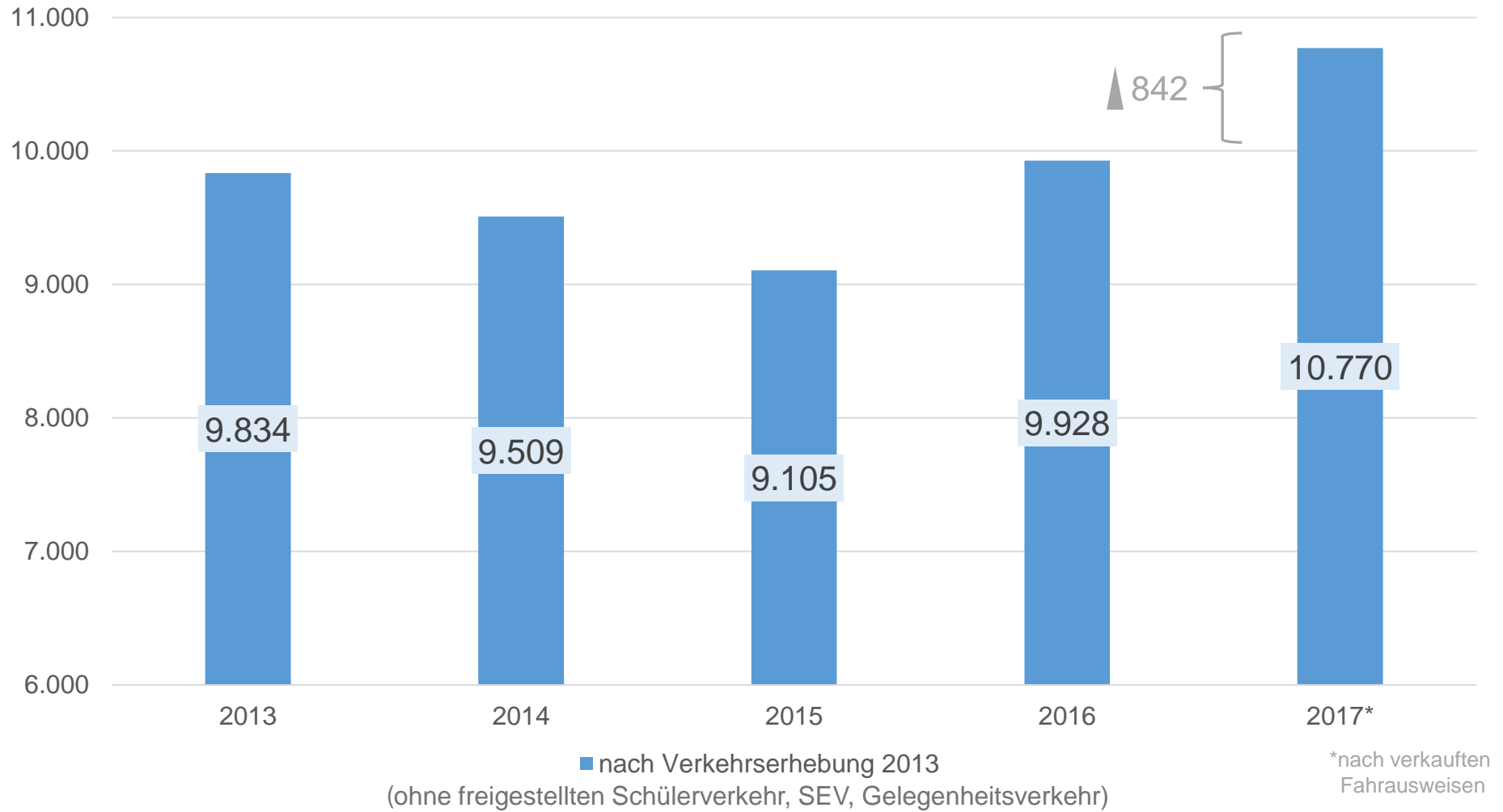
Der Betriebshof in Schmellwitz



Verkehrsgebiet

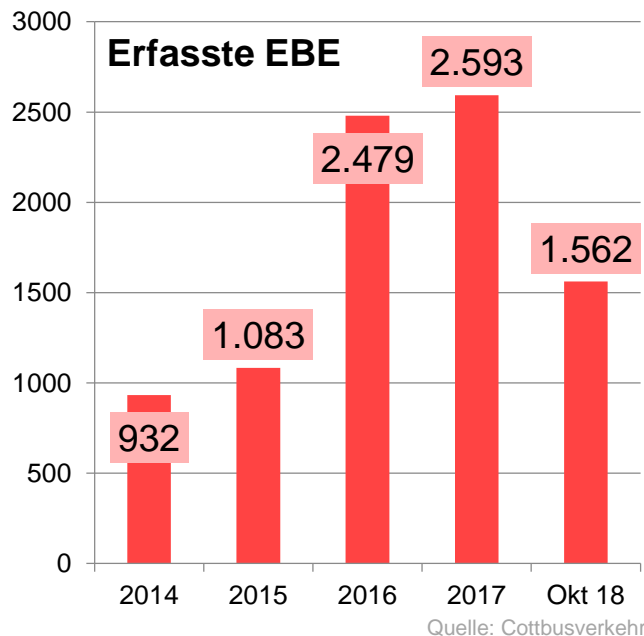


Fahrgastzahlen



Umgang mit „Schwarzfahrern“ und Sicherheit

- Teilnahme an Deeskalations- und Anti-Gewalt-Kursen
- DSGVO-konforme Videoüberwachung in den Fahrzeugen
- schnelle Anforderung von Rettungskräften durch die Leitstelle
- Mitfahrt von Sicherheitspersonalen zu besonderen Anlässen, wie zum Stadtfest oder zum Jahreswechsel



Brandenburg an der Havel

Das Schwarzfahren soll riskanter werden

Während der Richterbund das Schwarzfahren als Straftatbestand in Frage stellt, fahren die Verkehrsbetriebe Brandenburg/Havel in diesem Jahr eine härtere Linie gegen Fahrgäste, die ohne Fahrschein erwischt werden. **Cottbusverkehr ist das Vorbild, das mit strengeren Kontrollen in Bussen und Bahnen Maßstäbe gesetzt hat.**



Die Fahrscheinkontrollen werden verstärkt. Die Verkehrsbetriebe Brandenburg wollen mit einer härteren Linie mehr Schwarzfahrern aus dem Verkehr ziehen.

Quelle: JACQUELINE STEINI

Fahrzeugflotte

21 Straßenbahnen (Typ KTNF 6)
Durchschnittsalter: 31 Jahre



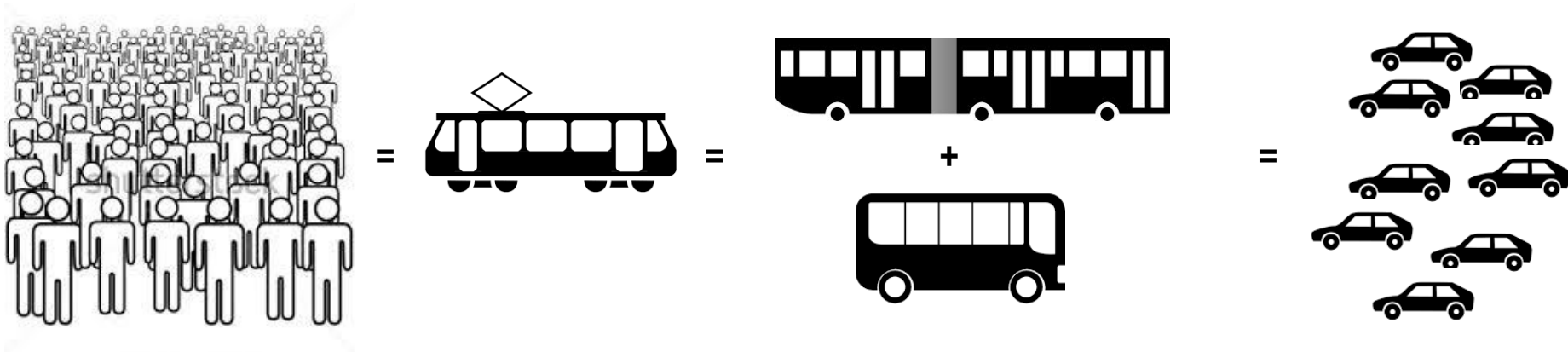
53 Omnibusse
Durchschnittsalter: 9,8 Jahre

Linien	44
└ davon Straßenbahn	5 (eine nur am Wochenende)
└ davon Omnibusverkehr	
└ Regionalbusverkehr	39
└ Stadtbusverkehr	22
└ Messeshuttle	16
	1
Linienlänge	960,3 km
└ davon Straßenbahn	30,5 km
└ davon Omnibusverkehr	929,8 km
Haltestellen	633
└ davon Straßenbahn	49
└ davon Omnibusverkehr	584
Geleistete Wagenkilometer	4,4 Mio. km
└ davon Straßenbahn	1,0 Mio. km
└ davon Omnibusverkehr	3,4 Mio. km
└ davon Regionalbus	1,9 Mio. km
└ davon Stadtbus	1,5 Mio. km
Beförderte Personen	rund 10 Mio.
Beschäftigte Personen	253
└ davon Auszubildende	11

Emissionsfreie Flotte

Beförderungskapazitäten im Vergleich

150 Personen = 1 Straßenbahn = 1 Gelenkbus + 1 Solo-Bus = 120 Pkw



Emissionsfreie Flotte

Straßenbahnbeschaffung:

- Ausschreibung abgeschlossen
- Angebotsauswertung durch die Verkehrsunternehmen
- erste Verhandlungen seit November 2018



Emissionsfreie Omnibusflotte:

- Elektrobustestphasen in 06/2015 und 02/2016
- Testphase für Omnibus mit Erdgasantrieb in 10/2018
- Testphase Wasserstoffbus ist geplant (erwartete Vorteile bei Reichweite, Tankzeit und Komfort)



Baumaßnahmen

Hauptbahnhof

- Einbau der Weichen mit Abzweig zur Jessener Straße
- Gleisbau abgeschlossen
- restliche Fahrleitungsarbeiten auf dem Bahnhofsvorplatz, dem Stadtring, der Bahnbrücke und weiteren angrenzenden Bereichen bis 2019



Baumaßnahmen 2019

- Fertigstellung Hauptbahnhof mit DFI und Bahnsteigen
- Umsteigeanlage Madlow 2. Bauabschnitt
- Erneuerung Weichenanlage Spreestraße mit Anschlussstrecke (voraussichtlich in den Sommerferien 2019)



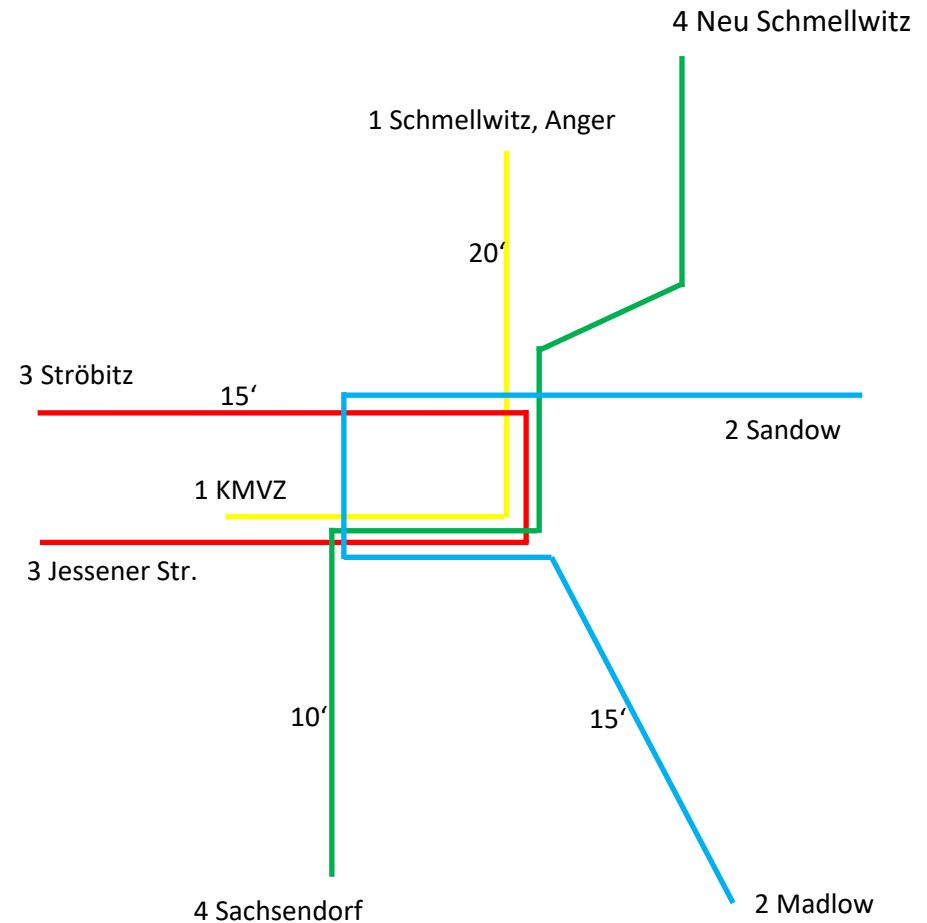
Anforderungen an das Liniennetz nach Eröffnung des Hauptbahnhofs

- kundenfreundlich
- störungsresistent
- verkehrlicher Nutzen
- wirtschaftlicher Nutzen
- Effizienz
- Gewohnheiten der Fahrgäste berücksichtigen

Linienetzvarianten

Variante 1

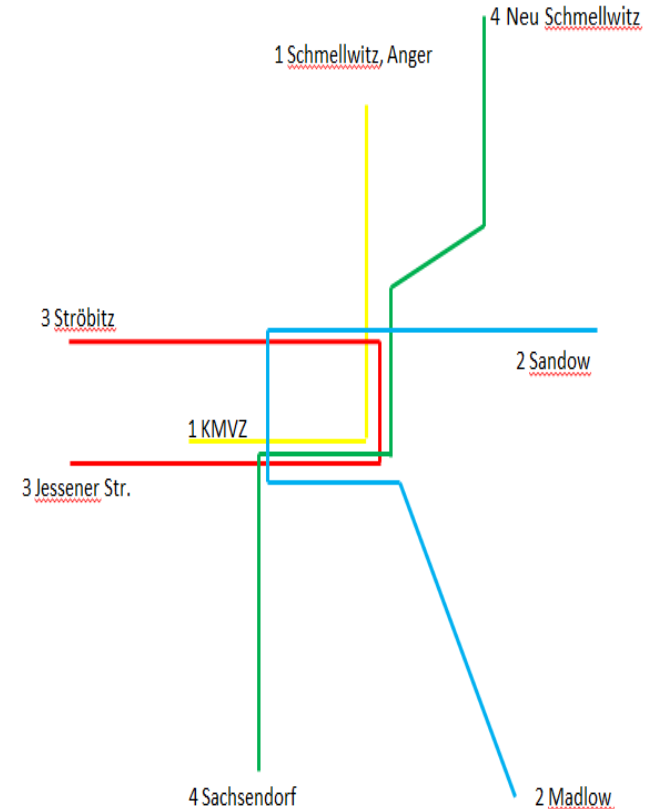
- Linie 1 im 20'-Takt (bisher: 20')
- Linie 2 im 15'-Takt (bisher: 15')
- Linie 3 im 15'-Takt (bisher: 15')
- Linie 4 im 10'-Takt (bisher: 15')



Liniennetzvarianten

Variante 1

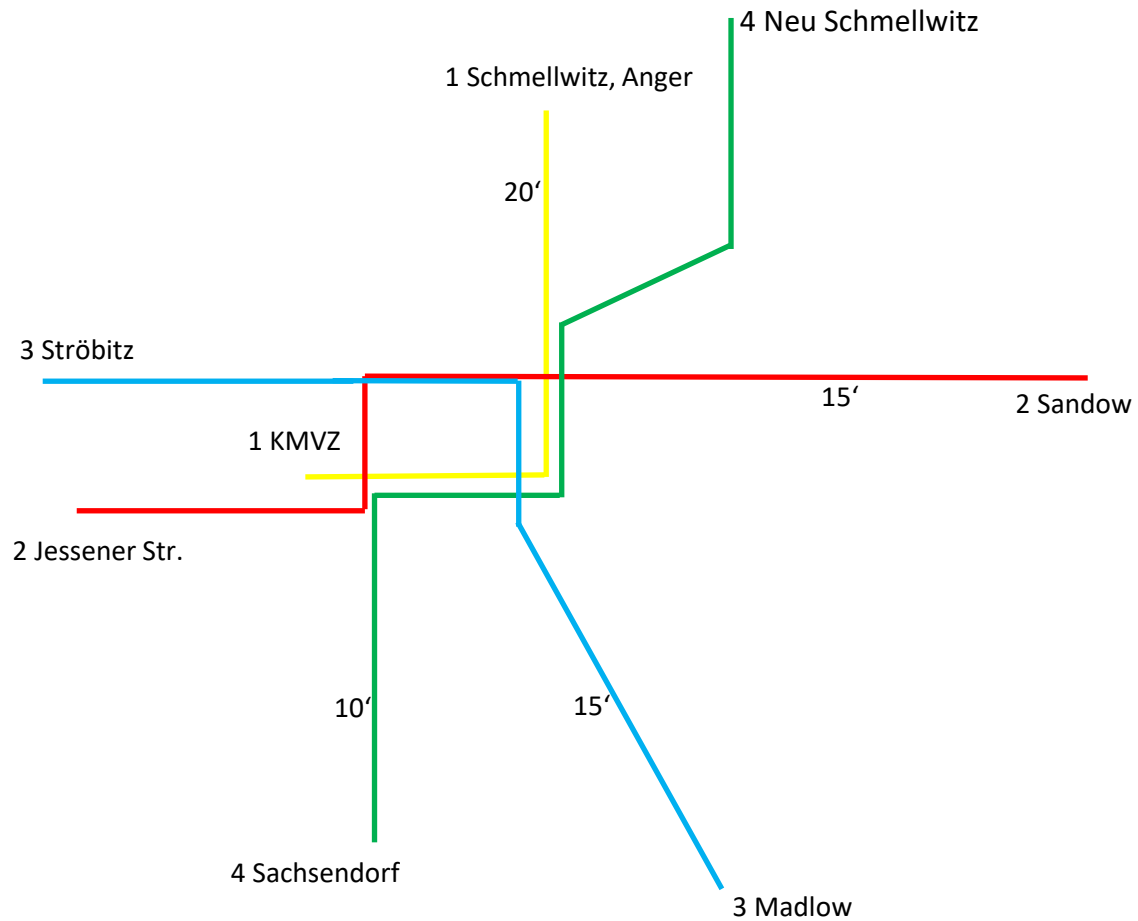
- + erfüllt die meisten verkehrspolitischen Anforderungen
- + höchster verkehrlicher Nutzen des Verkehrsknotens
- + Linienführung Mo - Fr genauso wie Sa/So
- Fahrzeugbedarf und betriebswirtschaftlicher Aufwand größer
- erhebliche Fahrzeitverlängerung von Madlow ins Stadtzentrum



Linienetzvarianten

Variante 2

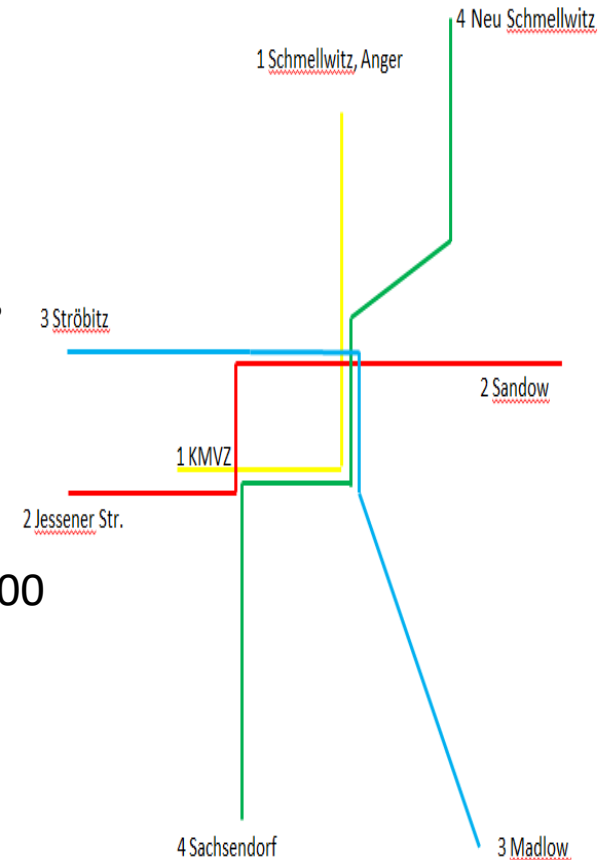
- Linie 1 im 20'-Takt (bisher: 20')
- Linie 2 im 15'-Takt (bisher: 15')
- Linie 3 im 15'-Takt (bisher: 15')
- Linie 4 im 10'-Takt (bisher: 15')



Linienetzvarianten

Variante 2

- + Problem der Reisezeitenverlängerungen wird nahezu komplett vermieden
- + Umsteigebeziehungen für Fahrgäste zum Hbf. aus Groß Gaglow und aus Kahren/ Kiekebusch u.a . am Gelsenkirchener Platz gegeben
- + Linienführung Mo - Fr genauso wie Sa/So
- + Stärkung der Umsteiganlage Madlow durch Busanbindungen zum Hbf durch Linien 16, 25, 32 und 800



Herausforderungen

Potenzielle Netzerweiterung

Sana-Herzzentrum und Carl-Thiem-Klinikum



IKMZ und Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg

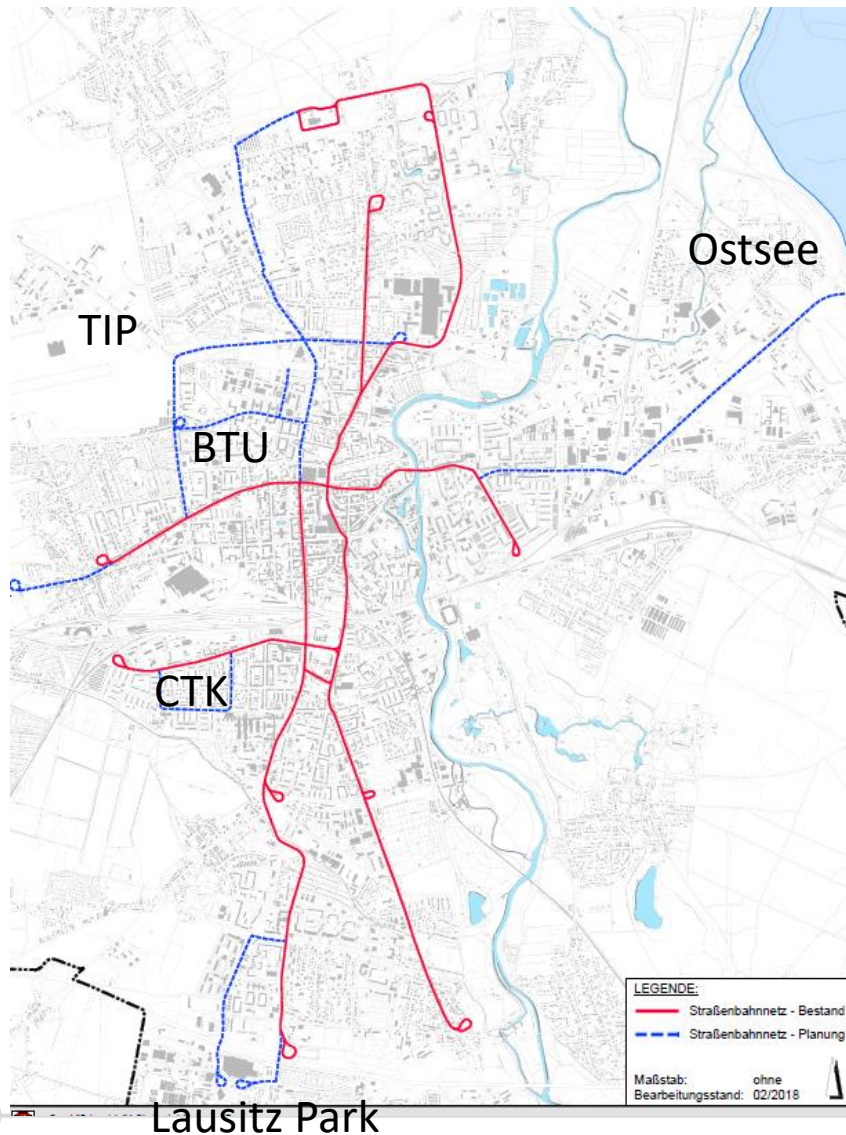


Lausitz Park



Herausforderungen

Potenzielle Netzerweiterung



- für eine Anbindung von Ostsee und TIP liegen noch keine Untersuchungen vor
- 2010: Machbarkeitsstudie Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus
 - BTU
 - Carl-Thiem-Klinikum
 - Lausitz Park
- alle Ziele:
 - tragen zu einer Entlastung des Individualverkehrs bei
 - entspannen Parkraumsituationen im Zielgebiet
 - tragen zu Lärm- und Klimaschutz bei

Herausforderungen

Potenzielle Netzerweiterung

Anna Furian | Carola Handrianz TU Dresden



Johannes-Göderitz-Preis 2017
Zwischen Cottbuser Altstadt und dem Ostsee

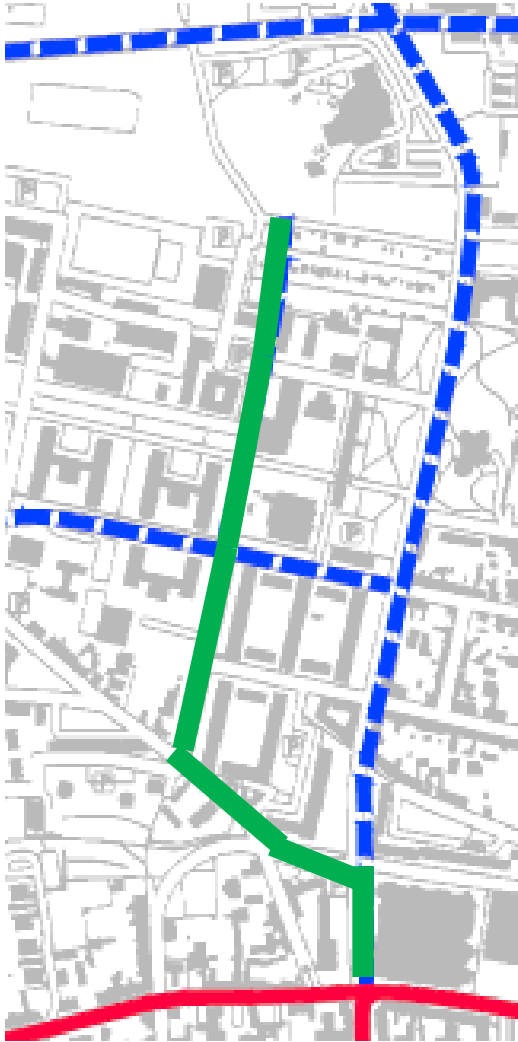
Anne Kuschmann | Nadine Natzschka TU Dresden

Planungsziele

- **Seeachse** (1.800 m) als direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Ostsee
 - 2014 Vorstudie bis Lph 2: Seestraße (mittig Reservetrasse für Parkbahn)
- Entwicklung einer nachhaltigen und zugänglichen **Stadtlandschaft** (*Sustainable and Accessible Urban Landscapes*)
- Integration eines **öffentlichen, umweltgerechten Verkehrsmittels** und des **Rad- und Fußverkehrs**
- **Neuordnung** der Nutzungsstrukturen
- Entwicklung neuer **Wohn-** und nicht störender **Gewerbstandorte, Sportanlagen**
- Entwicklung **Sandow als Bindeglied** zwischen Cottbuser Altstadt und dem Ostsee
- Rad-/Fußwegeverbindung als **höhenfreie Querung** der OU B168

Herausforderungen

Potenzielle Netzerweiterung



- Machbarkeitsstudie Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus – Vorzugsvariante BTU (Stand 2010):
 - Erweiterung KP Bahnhofsstraße über Karl-Marx-Straße, Lessingstr., Erich-Weinert-Str. bis zur Lagune
 - Fahrgastzuwachs durch KMVZ und Wohnbebauung im BTU-Umfeld nicht berücksichtigt
 - Verlängerung Richtung TIP möglich

Herausforderungen

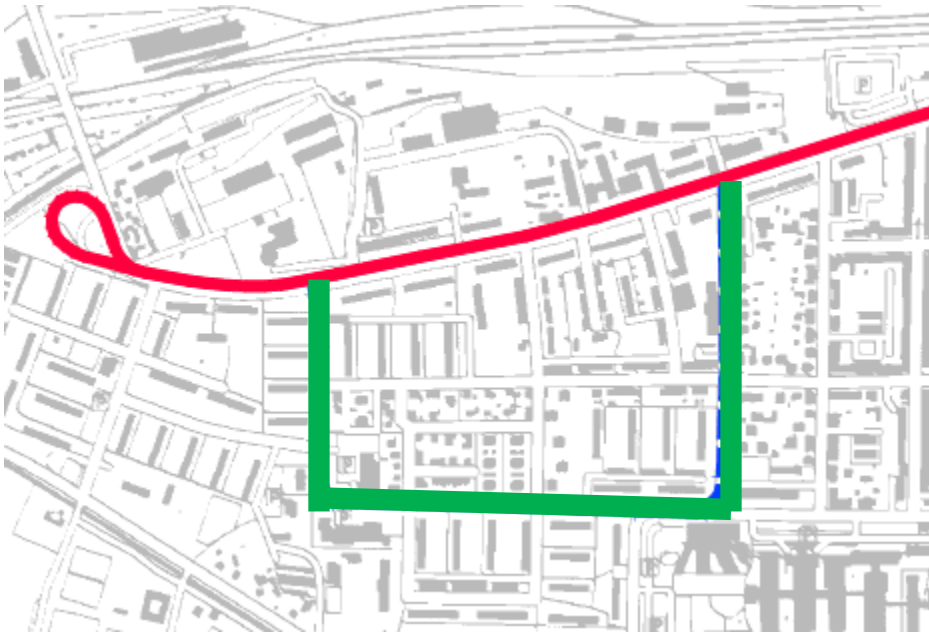
Potenzielle Netzerweiterung



- Machbarkeitsstudie Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus – Vorzugsvariante Lausitz Park(Stand 2010):
 - Abzweig Gelsenkirchener Allee, Lipezker Straße bis Schleife Lausitz Park (West)
 - Autobahnquerung über bestehende Brücke möglich
 - Fahrgastpotenzial Behördenzentrum nicht berücksichtigt

Herausforderungen

Potenzielle Netzerweiterung



- Machbarkeitsstudie Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus – Vorzugsvariante CTK (Stand 2010):
 - Eingleisige Blockumfahrung über Leipziger Str., Welzower Str.
 - bestehende neue Haltestelle sowie der an die Leipziger Straße verlegte Haupteingang des CTK noch nicht berücksichtigt
 - weitere Entlastung Parksituation Spremberger Vorstadt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ralf Thalmann

Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH

