

Nahverkehrsplan der Stadt Cottbus 2012 bis 2016

Kurzdarstellung

Cottbus, 10. Oktober 2012



„Fahrplan“



- 1 Ausgangslage, Ziele und Grundsätze, Strukturdatenentwicklung**
- 2 Definition Angebots- und Qualitätsstandards im ÖPNV**
- 3 Bewertung des ÖPNV-Systems**
- 4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV**
- 5 Gestaltung und Finanzierung**

1

Ausgangslage, Ziele und Grundsätze, Strukturdatenentwicklung

Ausgangslage

- Notwendigkeit der Fortschreibung, da aktueller Nahverkehrsplan 2008 – 2011 ausläuft
- Erstellung erfolgt auf Basis des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg
- Der Nahverkehrsplan
 - gibt den politischen Entwicklungsrahmen für den ÖPNV der Stadt im Gültigkeitszeitraum vor
 - gilt als Grundlage für Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen
- Die Fortschreibung
 - baut auf dem NVP 2008 – 2011 und dem Integrierten Verkehrsentwicklungsplan Cottbus 2020 (InVEPI) auf
 - berücksichtigt aktuelle Entwicklungen, die vorliegenden Studien zur Entwicklung der Straßenbahn, das Straßenbahnkonzept sowie die ÖPNV-Angebots- und Finanzierungsvereinbarung

Definition Ziele und Grundsätze

Verkehrspolitische Ziele und Grundsätze der Stadt Cottbus

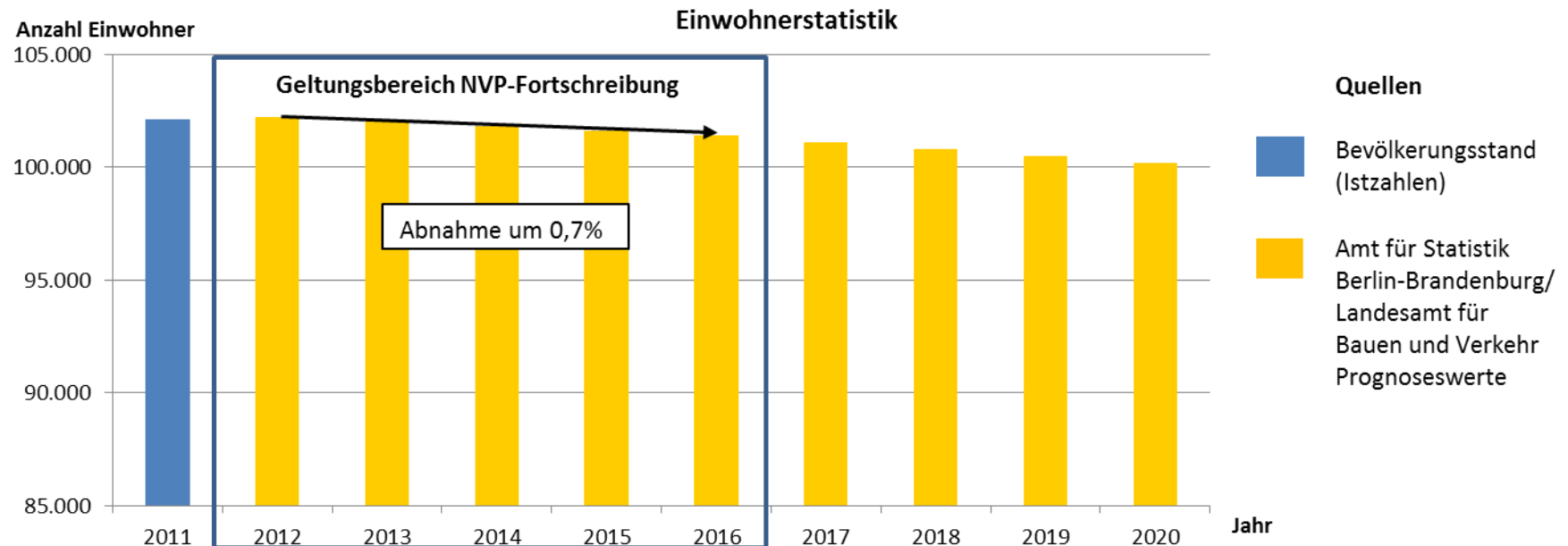
1. Vorgaben aus der Verkehrsentwicklungsplanung
2. Erfüllung der Aufgabe zur Daseinsvorsorge
3. Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
4. Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Integriertes und einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem
6. Bevorrechtigung des ÖPNV
7. Gewinnung neuer Fahrgäste
8. Entwicklung von Infrastruktur und Fahrzeugpark
9. NVP als Grundlage für die perspektivische Vergabe von ÖPNV-Leistungen
10. Zusammenarbeit der Aufgabenträger im VBB



Entwicklung Strukturdaten

Einwohner

- Entwicklung verläuft nahezu stagnierend bzw. leicht rückläufig
- negative Tendenz ist geringer als im NVP 2008 angenommen



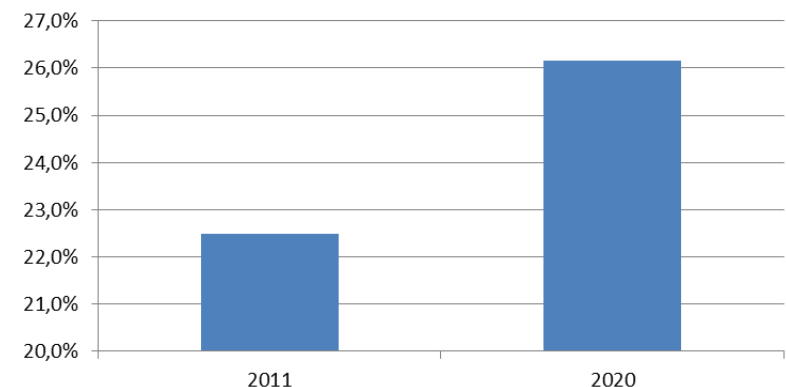
Quelle: Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2011-2030, Stand Mai 2012

Entwicklung Strukturdaten

Demografische Entwicklung

- Zunehmende Alterung der Cottbuser Bevölkerung
- Besondere Berücksichtigung von Belangen mobilitätseingeschränkter Personen
 - durch Erhalt der Straßenbahn als komfortables und barrierefreies Verkehrsmittel
 - bei Fahrzeugausstattung und Konfiguration (Sitzplätze)
 - bei Neubau- und Modernisierungsvorhaben, z. B. Haltestellenausstattung
 - bei der Weiterentwicklung der Informationskanäle

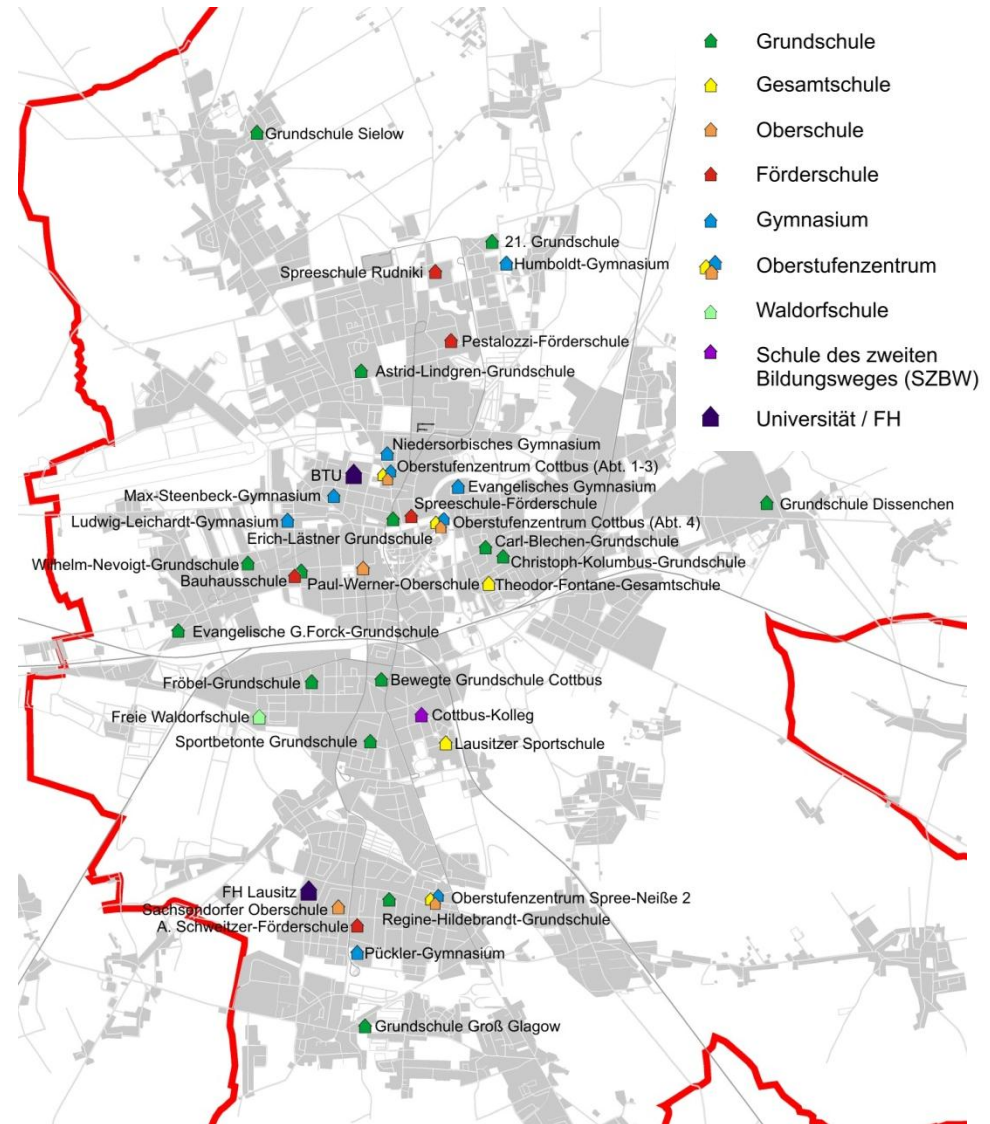
Anteil Menschen >65 Jahre



Entwicklung Strukturdaten

Schüler

- 2011/2012 werden in Cottbus ca. 14.000 Schüler an 32 Schulen unterrichtet
- Schulentwicklungsplanung erwartet für Zeitraum 2012 – 2017 im Grundschulbereich (6-12 Jahre) eine leicht sinkende Tendenz → keine Auswirkungen auf das Schulnetz
- Stabilisierung der Schülerzahlen in der Sekundarstufe 1 auf derzeitigem Niveau
- Schulstandorte gelten im Planungszeitraum als gesichert



2

Definition Angebots- und Qualitätsstandards im ÖPNV

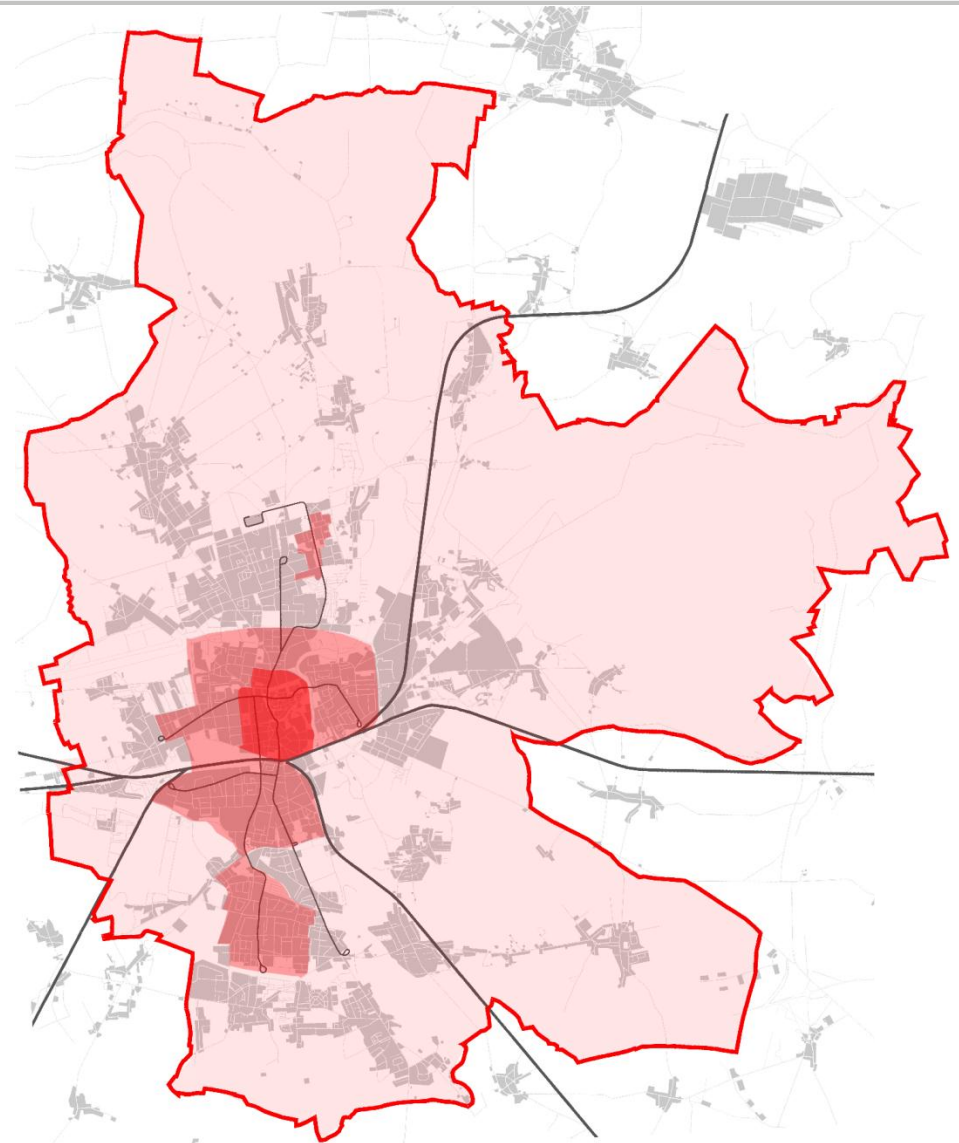
Definition von Angebotsstandards im ÖPNV

Gebietskategorien anhand Nutzungsdichte

- Einteilung auf Basis der Siedlungsstruktur
- Grundlage für Erschließungs- und Bedienungsstandards

Gebietskategorie

-  Kernzone
-  Gebiet mit hoher Nutzungsdichte
-  Gebiet mit geringer Nutzungsdichte

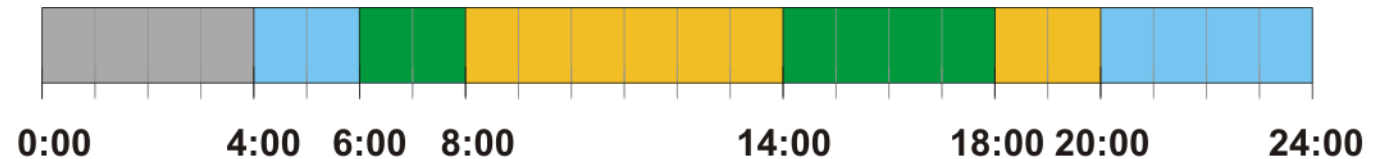


Definition Angebotsstandards im ÖPNV

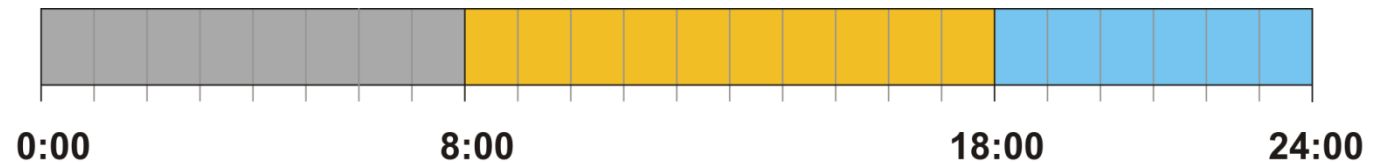
Verkehrszeiten



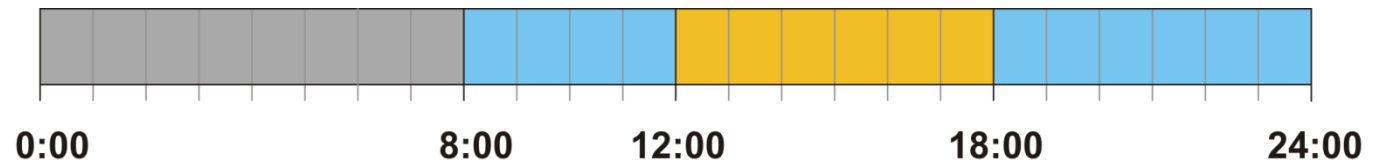
Montag – Freitag



Samstag



Sonntag



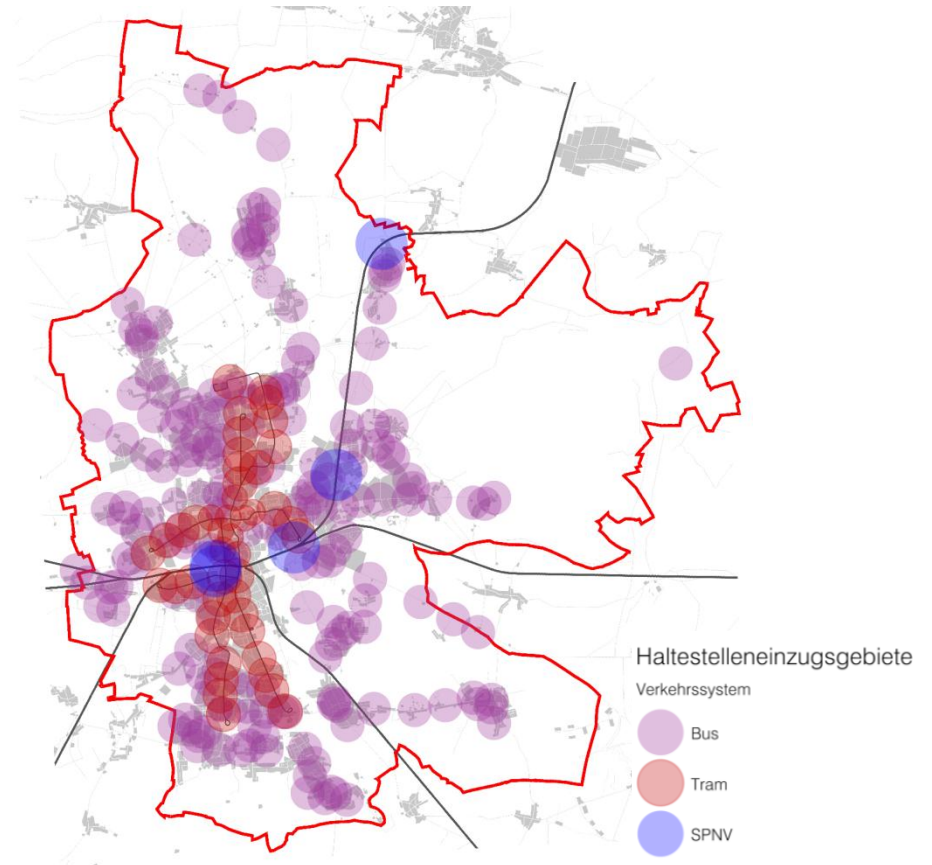
Definition Angebotsstandards im ÖPNV

Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinienentfernung)

- Vorgaben für Straßenbahn und Bus analog NVP 2008 – 2011
- Ergänzung um SPNV

Gebietstyp	Verkehrssystem		
	SPNV	Tram	Bus
Kernzone	600 m	300 m	300 m
hohe ND	600 m	400 m	300 m
geringe ND	600 m	400 m	400 m

ND ... Nutzungsdichte



Definition Angebotsstandards im ÖPNV

Erschließungsqualität – Bedienungshäufigkeiten (räumlich und zeitlich disaggregiert)

- Definition als Fahrten pro Stunde und Richtung
- Erschließung ist bei Abdeckung des überwiegenden Teils des Gebiets bzw. der wesentlichen Haltestellen gegeben

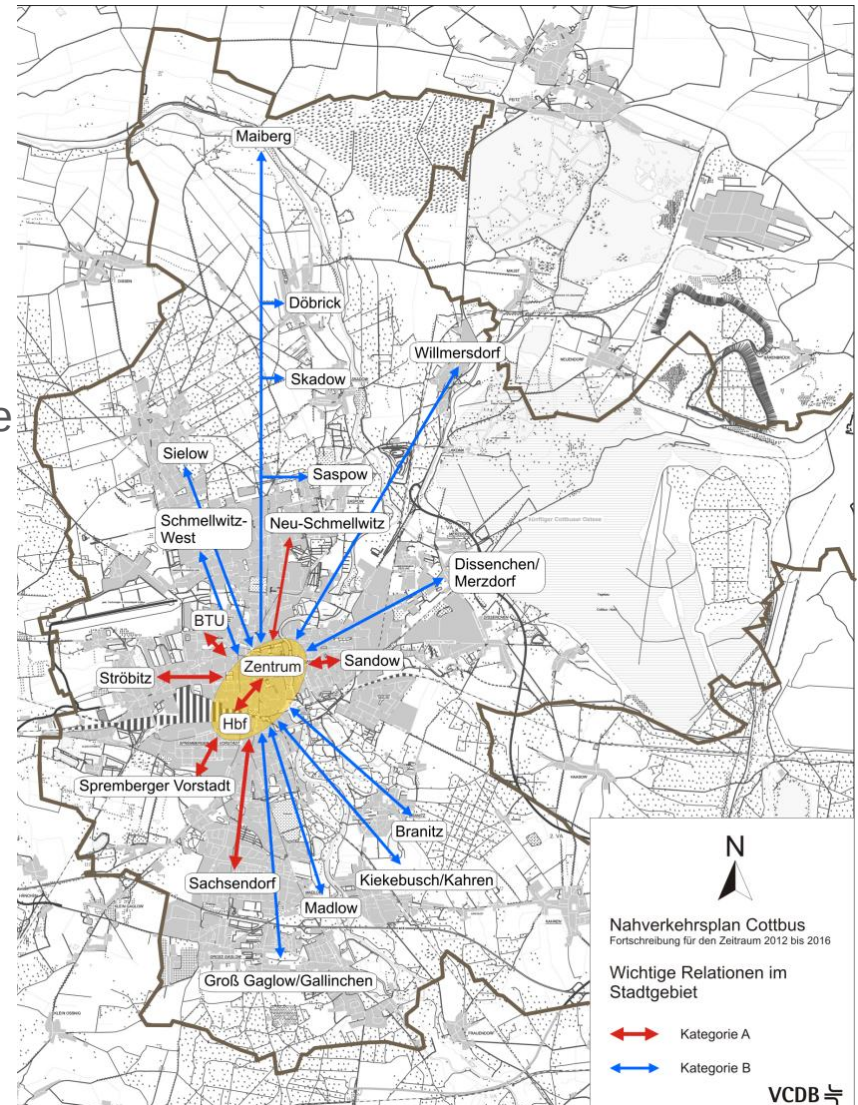
Gebietstyp	Bedienungshäufigkeit (Fahrten pro h und Richtung)		
	HVZ	NVZ	SVZ
Kernzone	≥6	≥4	≥2
hohe ND	≥4	≥2	≥1
geringe ND	≥1	≥1	bei Bedarf

Definition Angebotsstandards im ÖPNV

Verbindungsqualität

- **Kategorie A:** Gebiete hoher ND $\leftrightarrow$ Kernzone
- **Kategorie B:** Gebiete geringer ND $\leftrightarrow$ Kernzone

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



Definition Angebotsstandards im ÖPNV

Verbindungsqualität

- Mittlere Beförderungsgeschwindigkeit
 - bei Relationen mit Bedienung durch Bus: mind. 22 km/h
 - bei Relationen mit Bedienung durch Straßenbahn: mind. 20 km/h
- Umstieg gesichert, wenn Umsteigezeit max. 5 min
- Umstiegswege sollten kleiner als 50 m sein
- Anforderungen an Verknüpfungspunkte als Schnittstellen zw. Verkehrsmitteln:
 - Zugänglichkeit
 - Fahrgastinformation
 - Barrierefreiheit
 - Aufenthaltsqualität
 - Abgestimmte Fahrpläne

Weitere Qualitätskriterien

- Fahrpersonal (Kompetenz und Kundenorientierung)
- Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge
- Komfort und Ausstattung der Haltestellen
- Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- Beschwerdemanagement
- Störungsmanagement
- Sicherheit
- Informationsqualität
- Vertriebsqualität

**Beibehaltung bzw. Anpassung an
aktuelle Richtlinien**

→ Weitgehende Übernahme aus dem NVP 2008



Qualitätsmanagement

Verschiedene Aspekte des Qualitätsmanagements sind implementiert:

- Qualitätsmessung: Kundenzufriedenheitsmessung
- Qualitätssteuerung: Beschwerdemanagement
- Setzen und Kommunizieren von Qualitätsstandards:
 - Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge
 - Komfort und Ausstattung der Haltestellen
 - Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
 - Sicherheit
 - Service und Informationsqualität, Vertriebsqualität
- Operatives QM (Beschwerdemanagement, Störungsmanagement)



Unser Qualitätsversprechen – Das können Sie von uns erwarten:

Gut ausgebildete Mitarbeiter

Freundlich und kundenorientiert. Darauf können Sie sich verlassen.

Ihre Sicherheit ist uns wichtig!

Dafür werden die Lenkzeiten unserer Fahrer streng eingehalten. Wir fahren Sie in modernen und regelmäßig geprüften Fahrzeugen.

Pünktlich und zuverlässig

Wir sind täglich für Sie da, pünktlich nach Fahrplan.

Service rund um die Uhr

Unsere Kundeninformationen stehen Ihnen 24 Stunden zur Verfügung.

Umweltbewusst

Wir sind die umweltfreundliche Alternative.

Kostengünstig mit bestmöglicher Qualität

Unsere Kunden sind uns das wert.

Qualitätsgeprüft und Zertifiziert

Unsere Dienstleistungen unterliegen genauen und strengen Anforderungen, deswegen sind wir zertifiziert nach der Qualitätsnorm DIN EN ISO 9001 und nach der Umweltnorm DIN EN ISO 14001.

Quelle: <http://www.cottbusverkehr.de/unternehmen/qualitat-umwelt/>

3

Bewertung des ÖPNV-Systems

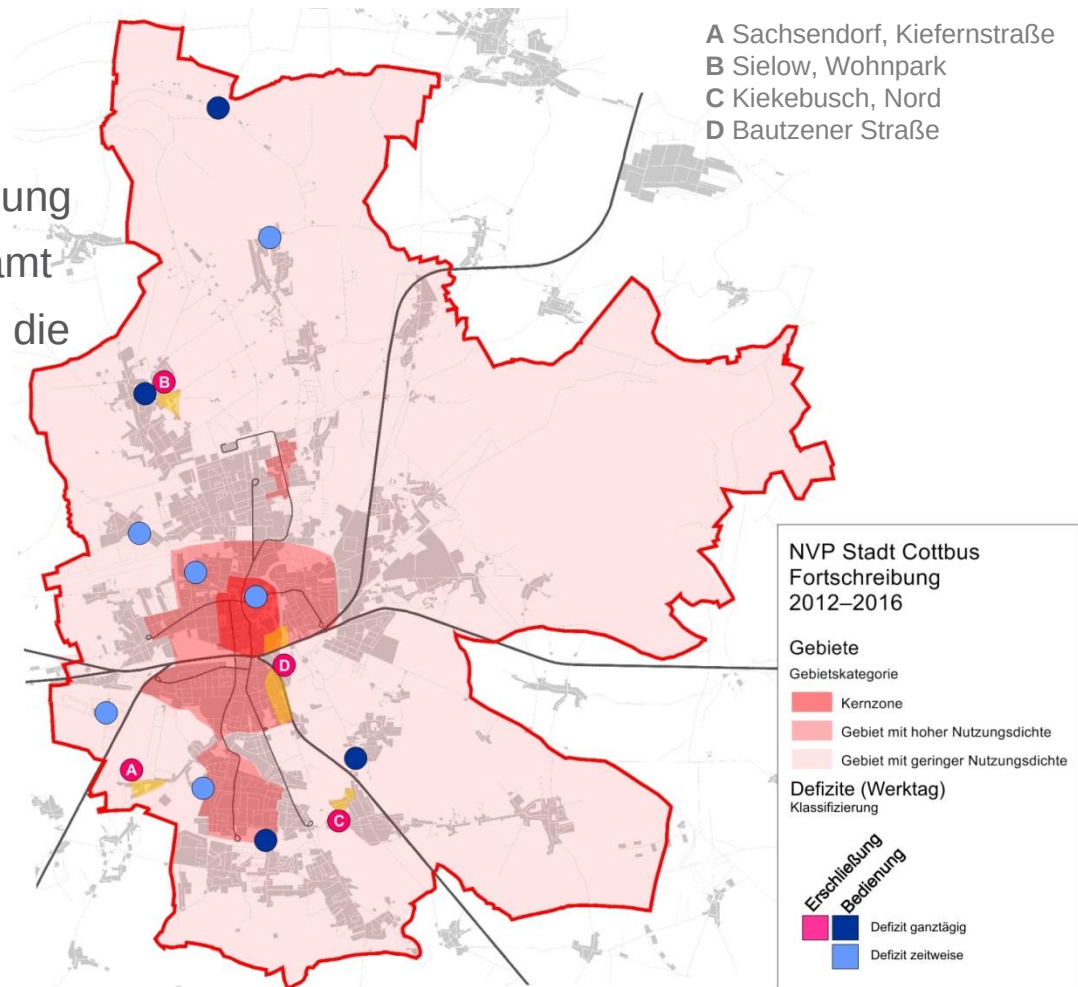
- Bewertung erfolgt auf Basis des Regelbetriebes (Fertigstellung Bahnhofstraße), Fahrplanstand 11/2011
- Gliederung des ÖPNV in SPNV, Regionalbusverkehr, Stadtverkehr (Straßenbahn und Stadtbus)
- Liniennetz entspricht weitestgehend den Anforderungen der Nachfrage
- Straßenbahn ist Rückgrat des städtischen ÖPNV
- Neben Hbf. existieren drei SPNV-Haltepunkte (zukünftige Bedeutung steigt durch Tourismus)



Bewertung des ÖPNV-Systems

Räumliche Erschließung und Bedienung

- Die räumliche Erschließung und Bedienung des Cottbuser Stadtgebietes ist insgesamt als gut einzuschätzen, teilweise werden die Standards übererfüllt.
- Es existieren lediglich vier Bereiche mit Erschließungslücken → diese sind entweder infrastrukturell bedingt oder betreffen sehr dünn besiedelte Gebiete.
- Bedienungsdefizite treten vor allem an Wochenenden in Gebieten mit geringer Nutzungsdichte auf.

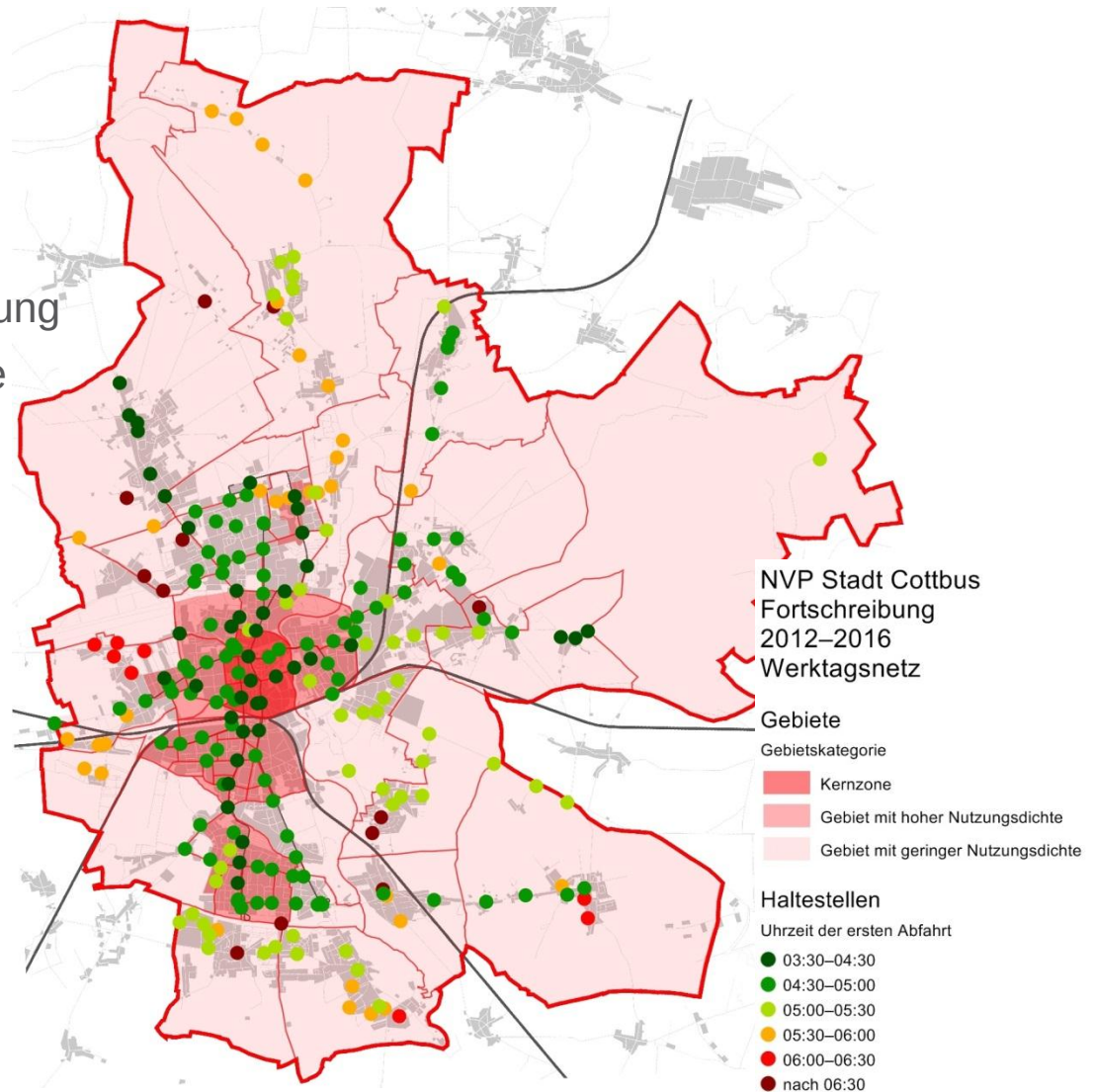


Bewertung des ÖPNV-Systems

Bedienzeiträume

- Standards werden weitestgehend eingehalten, Defizite in der Abendbedienung resultieren aus mangelnder Nachfrage

Kat.	Quelle	Ziel	früh zu spät	abends zu zeitig
A	BTU	Stadtmitte	X	X
A	Stadtmitte	BTU		X
B	IG Merzdorf/ HG	Stadtmitte		X
B	Heidesiedlung	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Heidesiedlung		X
B	Dissenchen	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Dissenchen		X
B	Branitzer Siedlung	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Branitzer Siedlung		X
B	Stadtmitte	Sachsendorf West		X
B	Klein Ströbitz	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Klein Ströbitz		X
B	TIP / CIC	Stadtmitte	X	X
B	Stadtmitte	TIP / CIC	X	X
B	Döbbrick / Skadow	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Döbbrick / Skadow		X
B	Maiberg	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Maiberg		X
B	Merzdorf	Stadtmitte		X
B	Schlichow	Stadtmitte		X
B	Stadtmitte	Schlichow		X
B	Stadtmitte	Kahren		X
B	Stadtmitte	Kiekebusch		X



Bewertung des ÖPNV-Systems

Verknüpfung der Verkehrsträger

- Zielwert von 50 m wird derzeit nicht überall erreicht
- Durch die Umgestaltungen des Hauptbahnhofs, des Gelsenkirchener Platzes und in Madlow werden drei wichtige Verknüpfungsstellen auch fußwegseitig optimiert

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

RV ... Regionalbusverkehr

4

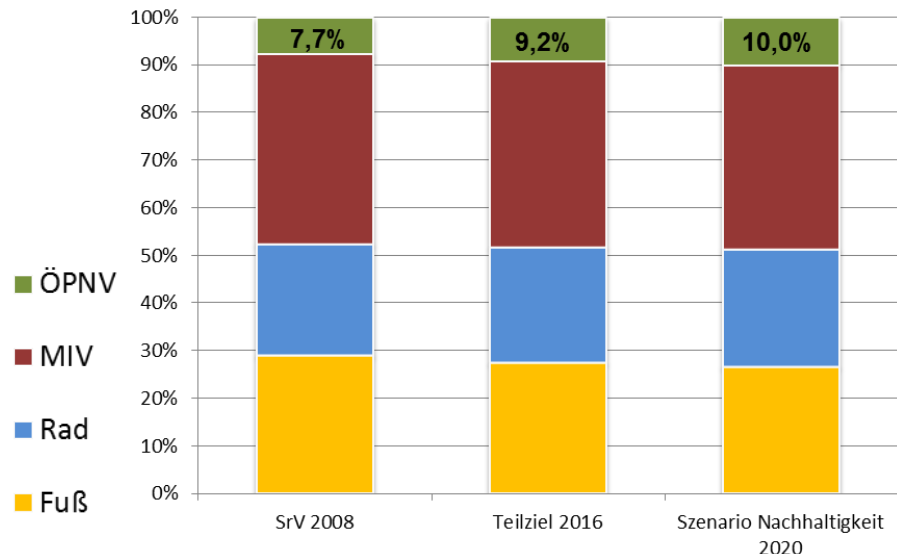
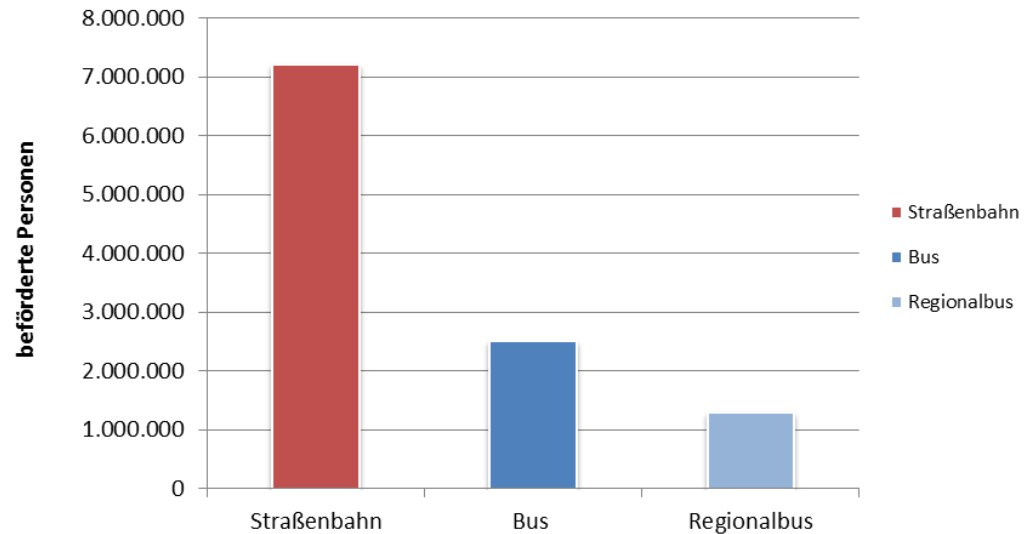
Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Ausgangssituation

- Ca. 11 Mio. beförderte Personen im Jahr 2011, davon Anteile
 - Straßenbahn 65%
 - Stadtbus 23%
 - Regionalbus 12%
- Anteil Schülerverkehr ca. 30%
- ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehr ca. 7,7% (gemäß SrV 2008) → Steigerung gemäß InVEPI bis 2020 auf 10%

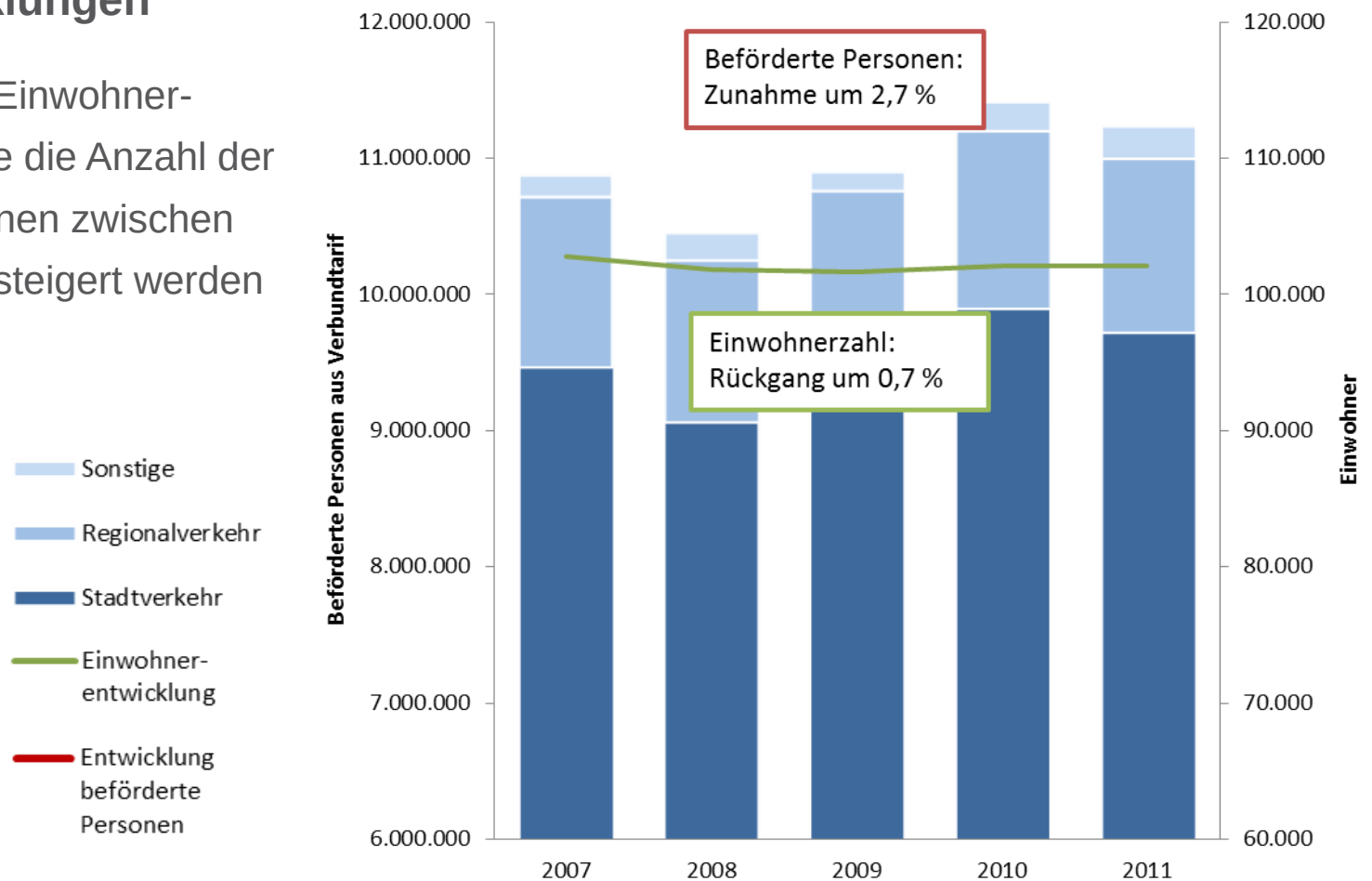
SrV ... System repräsentativer Verkehrsbefragungen



Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Bisherige Entwicklungen

- Trotz rückläufiger Einwohnerentwicklung konnte die Anzahl der beförderten Personen zwischen 2007 und 2011 gesteigert werden



Nachfrageprognose

Nachfrageentwicklung bis 2016

- Einwohner- und Verkehrsnachfrageentwicklung korrelieren nicht zwangsläufig
- Verkehrsnachfragesituation bleibt stabil unter der Voraussetzung, dass
 - die Attraktivität des ÖPNV weiter steigt
 - die Mobilitätskostenvorteile des ÖPNV weiter wachsen

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

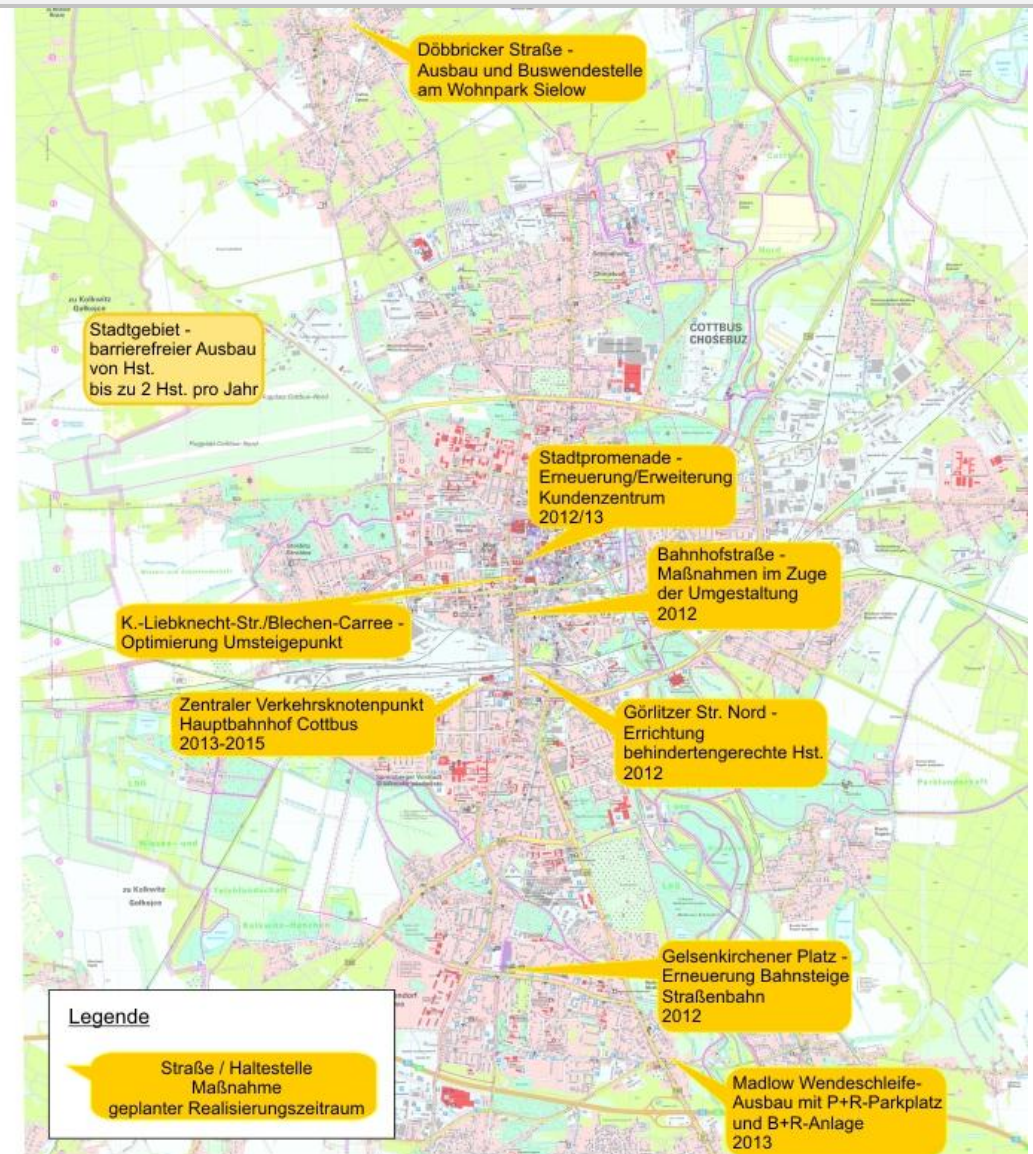
5

Gestaltung und Finanzierung

Gestaltung und Finanzierung

Infrastruktur bis 2016

- Erhalt und Stärkung der Straßenbahn als zentrales Element des Cottbuser ÖPNV (Investitionen zur Erhaltung und Modernisierung)
- Umstellung des Astes nach Schmellwitz Anger auf Busbetrieb im Jahr 2015
- Bedeutendste Einzelmaßnahme: „Zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof Cottbus“
- Fortführung weiterer Planungen (z. B. Netzerweiterung CTK)



Gestaltung und Finanzierung

- Säulen der Finanzierung:
 - Unternehmenseinnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen
 - sonstige eigene Erträge (Vertragsverkehr, Werbung)
 - Zuschüsse der Aufgabenträger
 - Gesetzliche Ausgleichszahlungen (Ausbildungsverkehr und Schwerbehindertenverkehr)
- Geplante Novelle des ÖPNV-Gesetzes per 01.01.2013 (aktuell zurückgestellt)
 - 5 Mio. Euro pro Jahr als pauschalierte Summe an Aufgabenträger mit Straßenbahn- bzw. O-Busbetrieben
 - Entfall der Förderung gemäß der Richtlinie für ÖPNV-Investitionen
 - Verteilung zwischen den Aufgabenträgern soll nach folgendem dynamischen Schlüssel erfolgen: Gleislänge (30%); Verkehrsleistung (30%); Anzahl Fahrgäste (40%)
- Angebots- und Finanzierungsvereinbarung bis einschließlich 2018 zwischen Stadt Cottbus als Aufgabenträger und der Cottbusverkehr GmbH als leistungserbringendes Verkehrsunternehmen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT