

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
1	Amtsgericht Cottbus	Allgemein	(Sinn entsprechend) Unverzichtbarkeit der Anbindung des Justizstandortes Gerichtsplatz/Gerichtsstraße an den Hauptbahnhof	bereits im NVP enthalten	X		
2	26.10.2018 und folgende	Allgemein	(Sinn entsprechend) Erforderlichkeit der Anbindung des Landesbehördenzentrums Südeck an den Hauptbahnhof (Hbf.)	Durch die Einführung der Linie 9 als Busverbindung vom Hauptbahnhof zum Behördenzentrum wird dem Wunsch Sorge getragen. Die Linie sollte nach einem Jahr hinsichtlich ihrer Nutzung evaluiert werden.	X		
3	LEAG 13.12.2018	Allgemein	(Sinn entsprechend) Streckenverlauf der Linie 3 von Madlow über das Südeck zum Hauptbahnhof wird gewünscht	Sicherstellung durch Einführung der Bus-Linie 9 abgestimmt auf den Nullknoten Hauptbahnhof.		X	
4	IHK Cottbus 13.12.2018	Allgemein	(Sinn entsprechend) Lösung des Zielkonfliktes hinsichtlich der direkten Verbindung der Linie 3 zur Stadtmitte ohne Bahnhofsanbindung als Willen des Großteils der Nutzer und der Führung aller Linien über den Hauptbahnhof / Vorschlag der Einführung einer Expressbuslinie	w.o.	X		
5	Bürgerverein – Spremberger Vorstadt 12.02.2019	S. 56 ff	Die geplante indirekte Anbindung der Strab-Linie 3 an das KVMZ kann nicht befriedigen. Das gilt auch für die „Ersatzlösungen“. Die Anwohner und Beschäftigten in der östliche Spremberger Vorstadt sind bisher nicht an das KVMZ angebunden. D.h., bei den Quelle-Ziel-Befragungen werden wegen dem gegenwärtigen Fehlen dieses Ziels Fahrgäste (Anwohner und Beschäftigte) in der Linie 3 es auch nicht angegeben. Ein Angebot mit der Anfahrt des KVMZ würde also sicherlich auch eine Nachfrage erzeugen.	Die Quelle-Ziel-Befragung umfasst nicht nur Fahrgäste der Linie 3, sondern auch auf Buslinien, ein Ziel besteht auch unabhängig von einem konkreten Angebot. Die Einführung der Linie 9 bindet die Anwohner und Beschäftigten, auf den Nullknoten abgestimmt, an den Hauptbahnhof an. Es werden die entsprechenden Unterwegshalte bedient. Nach der Evaluierung können weitere Maßnahmen ergriffen werden		X	
6			Die empfohlene Verknüpfungspunkt Haltestelle „Görlitzer Str.“ weist keinerlei Behindertenfreundlichkeit auf (s.a. Tab 5-3). Ein „mittelfristiger Umbau“ ist nicht zu akzeptieren.	Die Haltestelle Görlitzer Straße ist eine Haltestelle der Kategorie A und damit innerhalb der Laufzeit des NVP umzusetzen. Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel reduzieren die Umbaumöglichkeiten, so dass zuerst die Haltestellen mit dem höheren Fahrgastaufkommen umgebaut werden müssen.			X
7			Der geplante Verknüpfungspunkt in Madlow hat für die Bewohner der östlichen Spremberger Vorstadt keine Bedeutung.	siehe Begründung zur Linie 9			X
8			Die Stadt-Buslinien 16, 25 und 32 haben für den Einzugsbereich Madlower Hauptstraße – Dresdener Str. wegen fehlender Haltestellen ebenfalls keine Bedeutung. Ein sogenanntes „Ämtershuttle“ ist für die Bewohner der Spremberger Vorstadt, incl. dem auf S. 7 angeführten POI „Sport-, Behörden- und Einkaufsareal Dresdener Str. /H.-Löns-Str.“ ohne Relevanz.	Durch die auf der Linie 9 eingerichteten Unterwegshalte wird auch für diesen Bereich die Erreichung des Hauptbahnhofes ermöglicht, so dass diese Linie auch für dieses POI Relevanz erzielen soll.			X
9			Die Beibehaltung der Anbindung des Bereiches Jessener Str. (ehemals Linie 1) wird durch den Bürgerverein begrüßt	zur Kenntnis genommen			
10		S. 67	Das Zielnetz Priorität 2 (Anbindung CTK) wird durch den Bürgerverein ebenfalls unterstützt.	zur Kenntnis genommen			

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
11	Landkreis Dahme-Spreewald 14.02.2019	Seiten 64 ff. Tabellen 4-8	Trotz Erläuterung (Seite 67) schwer verständlich. Was bedeutet „-/60“? Von besonderem Interesse sind die Linien 21 und 47. Für die Relation Lieberose – Peitz – Cottbus fordert der Nahverkehrsplan LDS eine Mindestbedienung Mo-Fr von 10 + Sa und So 4 Fahrten pro Tag und Richtung. Die Mindestbedienung wird mit dem heutigen Fahrplan nicht eingehalten. Bereits im Beteiligungsverfahrens SPN wurde hier eine Verbesserung angeregt. Bei der Linie 47 ist für mich nicht verständlich, warum die Tabelle zu den Stunden 5 und 7 (Mo-Fr) keine Angaben enthält. Die Verknüpfung mit den RVS-Linien 508+509 in der HVZ ist von besonderer Bedeutung für die Raum Straupitz und Byhleguhre-Byhlen (siehe Pendlerverflechtungen). Obwohl die Aufgabenträgerschaft für beide Regionallinien beim Landkreis SPN liegt, soll auch gegenüber der Stadt Cottbus die Bedeutung dieser Linien betont werden. Das zukünftige Angebot sollte mind. auf heutigem Niveau fortgeschrieben bzw. weiter ausgebaut werden.	Hinter den Tabellen 3-3 und 4-8 gibt es eine Legende zur Erläuterung. Allerdings ist diese nicht vollständig und wurde ergänzt: - die Darstellungen mit „/“ zeigen eine richtungsweise Differenzierung der Bedienungshäufigkeit an - E1 und E2 bedeuten eine bzw. zwei unvertaktete Einzelfahrten an Schul- und Ferientagen - S1 und S2 bedeuten eine bzw. zwei unvertaktete Einzelfahrten an Schultagen - F1 bedeutet eine Einzelfahrt an Ferientagen - S60 bedeutet 60-min-Takt an Schultagen Die Tabellen wurden noch einmal überarbeitet. Die Stadt Cottbus wird die Hinweise an den Landkreis Spree-Neiße weitergeben. Mit einer möglichen Umwandlung zur Plus-Bus-Linie sollte sich das Angebot verbessern.		X	
12		Seite 70	Die beabsichtigte Einführung des PlusBus-Konzeptes wird begrüßt. Bei der Linie 47 wird darauf hingewiesen, dass diese nicht mit der RVS-Linie 500 (ebenfalls PlusBus) verknüpfbar ist, da Abhängigkeiten an den Bahnhöfen Lübben (Spreewald) und Cottbus (beide RE2) bestehen. Aus diesem Grund wurden die RVS-Linien 508 + 509 bis nach Burg verlängert und sind bereits heute mit der Linie 47 auf PlusBus-Niveau verknüpft. Diese Verknüpfung ist weiter sicherzustellen. Bezüglich der Linie 21 bitte nach Prüfung um Information, damit finanzielle Auswirkungen (Kreisgrenzen überschreitende Verkehre) hier berücksichtigt werden können.	Die Hinweise werden an den Landkreis Spree-Neiße als Aufgabenträger weitergegeben.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
13	Bürgerverein e. V. Schmellwitz 15.02.2019	Allgemein	Kritik zum Beteiligungsverfahren und dem Auslassen von Gremien: 1. Als Vertreter der AG-Ortsteile der städtischen Ortsteile im Fahrgastbeirat, frage ich hiermit offiziell, warum es keinen Fahrgastbeirat gab, um eine bessere Beteiligung der Ortsbeiräte, Bürgervereine und anderer ehrenamtlicher Institutionen zu ermöglichen und sofortige Fragen zu klären. Zum Termin im November des letzten Jahres, zu dem nur Vertreter der Fraktionen und weniger Akteure geladen wurden ist kein Ersatz, da viele Vertreter des Fahrgastbeirates oder der AG-Ortsteile nicht eingeladen waren und der Termin zudem auf einen Vormittag gelegt war und somit für berufstätige ehrenamtliche Vertreter kaum wahrnehmbar war. 2. Eine Vorstellung des Nahverkehrsplan in der AG-Ortsteile, wie es auch in Teilen der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung geschieht, wäre wünschenswert, da das Konzept recht umfangreich ist und sicher Fragen sind, die direkt geklärt werden könnten	Die Stadtverwaltung unterstützt den Fahrgastbeirat, sie lädt nicht ein und organisiert die Versammlungen, diese Fragen sind an den Vorsitzenden, bzw. dessen Stellvertreter zu richten. Der Termin des Fahrgastbeirates 2017 stellte die ursprüngliche Beteiligung dar, aufgrund derer wurden umfangreiche Änderungen im NVP vorgenommen. Um trotzdem eine nochmalige Beteiligung sicher zu stellen, wurden die wesentlichen Akteure des Fahrgastbeirates angeschrieben, obgleich sie im Beteiligungsverfahren nicht einzubeziehen wären. Die Kritik wird zur Kenntnis genommen und beim nächsten NVP wird es im Vorfeld eine längere Beteiligungsphase geben um alle Gremien ausreichend informieren zu können.			X
14		Streckführung Variantenauswahl	Weshalb besteht keine Auswahl mehr zwischen zwei Varianten? Im Bürgerdialog gab es noch die Variante, dass die Linie 3 über den Bahnhof fährt. Warum wurde hier eine Entscheidung vorweggenommen?	Die Liniengenehmigung zur Eröffnung des KMVZ benötigt einen wenigstens 6-monatigen Vorlauf, daher musste es eine Entscheidung geben die auf die verkehrstechnologisch sinnvollste Variante fiel. Eine Evaluierung der Linien wurde in den NVP aufgenommen, aufgrund derer können später Änderungen vorgenommen werden.			X
15		Streckenführung und Taktung der Straßenbahnlinie 1	In der zukünftigen Streckenführung ist die Tram-Linie 1 nur noch Zubringer vom Anger zum Bahnhof. Hier wurde in der Diskussion zum HSK schon eine Schließung der Strecke ins Gespräch gebracht. Man ist aber wieder davon abgekommen und hat damals aber zugesichert, dass man die Eröffnung des neuen Verkehrszentrum am Bahnhof abwarten möchte und mehrere Monate danach Fahrgastzählungen durchführt, um anschließend erneut eine Streckenschließung zu prüfen. Während des Bürgerdialogs und auch in den verschiedenen Medien gab es von allen Fraktionen und auch von Teilen der Stadtverwaltung ein Bekenntnis zur E-Mobilität und zum Erhalt bzw. sogar zu Erweiterung des Streckennetzes der Straßenbahn. Dieses Bekenntnis spiegelt sich allerdings nicht im Nahverkehrsplan wieder, ganz im Gegenteil sogar, die Strecke der Linie 1 wird verkürzt und somit noch unattraktiver gestaltet, daher stellen sich dem Bürgerverein folgende Fragen dazu:				

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			1. Warum hat die Straßenbahnlinie 1 keine attraktivere Streckenführung bekommen? Um Fahrgastzahlen zu verbessern könnte beispielsweise eine Fahrt nach Sandow durchaus attraktiver sein, als nur zum Bahnhof. Eine Fahrt zur Parkeisenbahn, dem OSZII oder der Theodor-Fontane-Schule ohne Umsteigen könnte zur Steigerung führen. 2. Warum wird der Takt der Linie 1 nicht erhöht? Der 20-minütige Takt wird im Zusammenspiel mit der Verkürzung der Strecke unweigerlich die Fahrgastzahlen weiter verringern. Verpasst ein Fahrgast die Bahn kann er innerhalb der 20 Minuten ohne Hast das TKC erreichen, um dort in die Linie 4 einzusteigen und ebenfalls den Bahnhof zu erreichen. Ein Takt von 15 Minuten wäre hier schon ein entgegenkommen. Wir wünschen uns hier ein Umdenken hin zu einer Umsetzung des Bekenntnisses zum Erhalt der E-Mobility in Schmellwitz bis zum Anger und nicht die augenscheinliche Vorbereitung der Einstellung der Linie 1. Ein Ersatz durch Dieselbusse wäre entgegen aller Bundestrends ein Rückschritt. Eine Stilllegung der Bahn würde zudem den Straßenzustand weiter verschlechtern, da eine Pflege des Schienennetzes ausbleibt und die großen Linienbusse könnten der Schmellwitzer Straße noch mehr schaden.	Das Cottbuser Straßenbahnnetz besitzt 6 klare Netzendpunkte, hier ist die verkehrstechnologisch sinnvollste Verkehrserschließung durch 3 Linien welche die Stadt durchkreuzen. Herausforderung ist die Aufspaltung ab Bonnaskenplatz. Die im NVP enthaltene Linienführung bildet die verkehrstechnologisch sinnvollste der Möglichkeiten ab. Bereits in den zurückliegenden Jahren wurde die Strecke in diesem Takt bedient, eine Takterhöhung bindet mehr Fahrzeuge, was wiederum Takte der stark frequentierten Stadtteile Neu-Schmellwitz, Sandow, Ströbitz, Spremberger Vorstadt und Sachendorf mindern würde. zur Kenntnis genommen			X
16		Barrierefreiheit der Haltestellen der Straßenbahnlinie 1	Wie wir feststellen, ist nur die Haltestelle am Nordrand umzubauen, um eine Barrierefreiheit zu erreichen. Hier wünschen wir uns im Bürgerverein Lösungen wie in anderen Städten (Verkehrsinselfn oder ähnliches) um dauerhaft die Linie 1 als elektrische Alternative zu den Dieselbussen zu erhalten.	zur Kenntnis genommen			X
17		Straßenbahn-erweiterungskonzepte	Neue Konzepte, wie die Anbindung BTU und CTK an das Straßenbahnnetz sind begrüßenswert und finden unsere volle Unterstützung. Dies ist auch ein weiterer Grund, die Strecke der Straßenbahnlinie 1 nicht in Frage zu stellen. Im Gegenteil sehen wir hier sogar eine Nutzung der Straßenbahnlinie 1: 1. BTU-Anbindung könnte auch über den Anger, zur Lagune und dann zur BTU und dem Bahnhof erfolgen. 2. CTK-Anbindung, eine Streckenerweiterung zum Herzzentrum über die Räscher Str. könnte die ehem. Strecke der Linie 1 wieder attraktiver machen u. so auch die Fahrgastzahlen verbessern. Eine Überlegung wäre es dann Wert die Linie 1 wieder in die Jessener Straße fahren zu lassen.	Bei den Ausbaukonzepten lehnt man sich erst einmal weitestgehend an die 2009 erstellten Konzepte an, auch andere Varianten werden hier untersucht.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
18	LBV Brandenburg Landesamt für Bauen und Verkehr 19.02.2019	Allgemein	Die mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan verfolgten Zielstellungen, das ÖPNV-Netz der Stadt Cottbus, mit der Straßenbahn als Rückgrat und Hauptverkehrsträger des öffentlichen Stadtverkehrs, ergänzt durch Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs, bedarfsgerecht, attraktiv und wirtschaftlich weiterzuentwickeln und damit den Anteil des ÖPNV gegenüber dem MIV weiter zu erhöhen, begrüße ich ausdrücklich. Sie stehen im Einklang mit dem verkehrspolitischen Ziel des Landes, Verkehre durch Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsarten zu reduzieren. Positiv bewertet das LBV dabei insbesondere geplante - Taktverdichtungen auf stark nachgefragten Relationen d. Straßenbahn - bessere Verknüpfungen zwischen Straßenbahn, Bus und Schienenpersonennahverkehr - Verbesserungen der Ausstattung von Mobilitätsschwerpunkten der Stadt mit Angeboten wie Carsharing, E-Ladestationen, Fahrradabstellanlagen - Schaffung von Barrierefreiheit an Haltestellen - perspektivische Erweiterungen des Straßenbahnnetzes zu Schwerpunkten, die ein hohes Fahrgastpotenzial erwarten lassen, wie das CTK, der BTU-Hauptcampus, die Einkaufszentren im Süden (Lausitz-Park) und Norden (Cottbus-Center) der Stadt sowie der künftige Cottbuser Ostsee.	zur Kenntnis genommen			X
19	Landkreis Spree-Neiße, Stabsstelle Zentrales Controlling 21.02.2019	Allgemein	Nach unserer Einschätzung stellt dieser Nahverkehrsplan eine sehr gute Grundlage für die weitere Gestaltung des KÖPNV in der Stadt Cottbus und für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots im Verflechtungsraum Cottbus/Spree-Neiße dar. Wir hoffen, dass es gelingt, die investiven Herausforderungen zu meistern und insbesondere das Straßenbahnsystem nicht nur zu erhalten, sondern auch zu modernisieren.	zur Kenntnis genommen			X
20		4.6.2 SPNV-Planungen, S. 51 ff	Der Landkreis Spree-Neiße setzt sich weiterhin vorrangig für den 2-gleisigen Streckenausbau des Abschnitts Lübbenau – Cottbus für eine grundsätzliche Verbesserung der Gestaltungsmöglichkeiten des SPNV-Angebots ein. Hinsichtlich der Bedienung der Stationen Kolkwitz und Kunersdorf bleibt die vollständige Bedienung mit allen Halten durch den RegionalExpress die Vorzugsvariante.	Die Stadt Cottbus vertritt keine andere Auffassung und tut dies auch nicht in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
21		4.6.3 Regionalbusnetz, S. 69 f	Die Ausführungen hinsichtlich Überschneidungen zum Nahverkehrsplan des Landkreises Spree-Neiße, zum Vergabekonzept und zum erfolgreichen Zusammenwirken von Stadt und Landkreis als Behördengruppe sind zutreffend dargestellt. Dennoch ergeben sich, insbesondere aus aktuellen Entwicklungen wie folgt bestimmte Hinweise und Präzisierungen zu den Ausführungen auf Seite 70.	Nachfolgende inhaltliche Aussagen wurden aktualisiert bzw. präzisiert.	X		
22		4.6.3, S. 70, PlusBus-Konzept	Die Ausführungen sind grundsätzlich zutreffend. Allerdings ist eine endgültige Entscheidung erst im Falle der Linie 800 getroffen. Alle weiteren Entscheidungen sind prinzipiell noch offen, aber bis rechtzeitig vor der Inbetriebnahme des Klimagerechten Mobilitätsverkehrszentrums zu erwarten.	Es wird eine Einschränkung aufgenommen. (noch nicht abschließend entschieden)	X		
23		4.6.3, S. 70, Zusätzliche Angebote im Schülerverkehr	Anders als im Beteiligungsentwurf formuliert, werden Schulen im Gebiet der Stadt Cottbus (zumindest zunächst) nicht in das Konzept verbesserter Rückfahrtangebote eingeschlossen, auch nicht die Schulen in Trägerschaft des Landkreises und weitere zuständige Schulen für Schüler aus dem Landkreis.	Der betroffene Abschnitt wird umformuliert, zusätzlich wird auf eine beabsichtigte Angebotsverstärkung im Raum Burg mit Auswirkungen für die Stadt Cottbus hingewiesen.	X		
24		Kartenteil	Im Gegensatz zum Kartenverzeichnis enthält der Kartenteil keine Karte 8-1 Tarifwaben.	Der Kartenteil ist im zu beschließenden NVP enthalten.	X		
25	Cottbusverkehr 21.02.2019	4.6.2.1, S. 56, Bedienkonzept Straßenbahn	Pkt. 2 Probebetrieb Linie 4 im 30 Min-Takt bis 22:00 Uhr bedeutet auch Angebotserweiterungen auf den Linien 1 (Schmellwitz, Anger) und 13 (Lausitz Park), da die Linie 4N dann bis 22:00 Uhr fehlt	Hinweis ist zutreffend, betrifft aber das Bedienungskonzept Stadtbus (siehe nachfolgend) Neuer Punkt 2: Der probeweise erweiterte Betrieb der Straßenbahnlinie 4 bis 22:00 Uhr erfordert auch einen erweiterten Betrieb der Bus-Linie 13 und einer bis zur Stadthalle verkürzten Linie 1 als Kleinbus.	X		
26		4.6.2.1, S. 61, Bedienkonzept Stadtbus	Die Linie 19 sollte an Sonn- und Feiertagen bereits ab 08:00 Uhr im 120-min-Takt bis 12:00 Uhr verkehren, da sonst die Linie 12/14 in diesen Zeiten wieder nach Dissenchen/Schlichow geführt werden muss.	Punkt wird als Hinweis aus der Beteiligung in den NVP aufgenommen.	X		
27		Allgemein	Prioritätenverschiebungen (mgl. Netzerweiterungen, Infrastrukturmaßnahmen, Fahrzeugbeschaffungen, klimaneutrale Antrieb im Omnibusbereich) bezüglich Linienführungen, Angebot und Taktungen sollten möglich sein, sofern entsprechende Fördermittel verfügbar werden. Dies betrifft mögliche Investitionen in den Bereichen Netzerweiterungen, Infrastrukturmaßnahmen, Fahrzeugbeschaffungen und Klimaneutrale Antriebe im Omnibusbereich.	Verschiebungen sind selbstverständlich möglich, der Plan gibt lediglich eine mögliche Zielrichtung vor.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
28	Ortsbeirat Gallinchen 21.02.2019	Allgemein	Der OBR begrüßt die Bemühungen den öffentlichen Nahverkehr im Hinblick auf die neuen Wohngebiete, insbesondere das in dynamischer Entwicklung befindliche Gebiet „Waldparksiedlung“ zu verstärken und auch weitere neue Wohngebiete soweit wie möglich anzubinden. Die technische Umsetzbarkeit in Gallinchen ist teilweise bereits durch Cottbusverkehr im November 2018 positiv geprüft worden, im Rahmen einer möglichen Verlängerung der Linie 16. Diese sollte aber vervollkommen werden. In Übereinstimmung mit Cottbusverkehr wächst hier ein erhebliches neues Fahrgastpotenzial auch für den Schülerverkehr. Aus Sicht des OBR sollte daher eine Variantenprüfung unter Einbeziehung der Linie 13 und 16 durch Cottbusverkehr vorgenommen und damit der ÖPNV in Gallinchen komplett auf den Prüfstand. Auch unter Berücksichtigung des Umbaus Madlow.	Die Prüfung der Linien 13 und 16 wird in den Evaluierungsprozess mit aufgenommen um eventuelle Änderungen in den Linien auszuloten. In den derzeitigen NVP-Entwurf wird dies nicht mehr gesondert aufgenommen.			X
29		Allgemein	Zum Thema Tram Varianten favorisiert der OBR die Vorzugsvariante. Linie 3 Madlow – Stadtpromenade – Ströbitz	zur Kenntnis genommen			X
30	Landkreis OSL 21.02.2019	Allgemein	Nach Prüfung und Abstimmung der Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH bestehen grundsätzlich keine Einwände zu Ihrer Nahverkehrsplanung	zur Kenntnis genommen			X
31	Beauftragter für die Belange von Menschen mit Behinderung und zur besonderen Vertretung der Gruppe der Senioren der Stadt Cottbus 22.02.2019	S. 75 ff, 5.1 D) Allgemein	Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sind die Belange von Menschen mit Behinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigung in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV besonders zu berücksichtigen. Das Angebot der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV ist insbesondere für motorisch und sensorisch beeinträchtigte Menschen durch eine entsprechende Ausrichtung der Nahverkehrspläne umzusetzen. Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG müssen die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die Belange von Menschen mit Behinderung mit dem Ziel berücksichtigen, dass das jeweilige ÖPNV-Angebot bis zum Jahr 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten ist. Zeitliche und räumliche Ausnahmen sind möglich, müssen jedoch begründet werden. Der vorliegende Entwurf entspricht den Anforderungen! In der Stadt Cottbus wurden bei 18 Tram-/ Kombihalttestellen und 16 Bushalttestellen eine fehlende Barrierefreiheit unter Berücksichtigung der definierten Ausstattungsmerkmale einer barrierefreien Haltestelle erfasst. Demnach sind insgesamt 34 Haltestellen nicht barrierefrei und lassen eine selbstbestimmte gesellschaftliche Teilhabe nur bedingt zu.	Zur Kenntnis genommen, es ergibt sich kein Änderungsbedarf.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
32			Der Beteiligungsentwurf sieht zur Realisierung des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG ein quantitatives Beurteilungskriterium, gemessen an den Fahrgästen pro Tag, vor. Dieses quantitative Kriterium lässt die Intension der UN-BRK zur Schaffung und Sicherung einer gesellschaftlichen Teilhabe nur bedingt zu. Es könnte als Beurteilungskriterium die Betrachtung von soziokulturellen Kriterien des Haltestellenumfeldes zugrunde gelegt werden, soweit nicht alle Haltestellen in einem barrierefreien Zustand bis zum 01.01.2022 zu überführen sind. So ist bspw. die Tram-/ Kombihaltestelle der Ifd. Nr. 12, 13, 14, 15 anzuführen. In unmittelbarer Nähe dieser Haltestellen befinden sich Bildungseinrichtungen und soziale Einrichtungen. Gleiches ist bspw. bei den Bushaltestellen unter der Ifd. Nr. 12 und 13 ersichtlich. Die Vernachlässigung des quantitativen Kriteriums und die Herleitung eines qualitativen (soziokulturellen) Kriteriums könnte zur Realisierung des Inklusionsgedankens i.S.d. UN-BRK beitragen.	Im Verfahren für eine barrierefreien Haltestellenausbau (Seite 79 ff.) ist in Punkt 4 bereits vorgesehen, dass bei der Aufstellung einer Prioritätenrangfolge neben der Fahrgastfrequentierung auch die Berücksichtigung entsprechender Einrichtungen im Einzugsbereich der Haltestellen zu berücksichtigen sind. Dies entspricht dem genannten Anliegen.			X
33	VCD-Brandenburg e.V. 22.02.2019	Kartenteil	Hier vermissen wir sowohl in der Kategorie „Angebotshäufigkeit“ als auch „Fahrgastnachfrage“ Aussagen zu Werktagen.	In den Karten wird nach den Tagesarten Schultag, Ferientag, Samstag, Sonn- und Feiertag unterschieden, bei den Nachfragedaten gibt es keine Angaben für Ferientage. Eine Kategorie Werktag bringt keine sinnvollen Aussagen.			X
34		S. 24, Tabelle 3-3	Hier handelt es sich offenbar um den aktuellen Plan. Also bitte anstelle „2019-2023“, „bis 2019“	Es handelt sich hierbei um die Kopfzeile, die Tabelle 3-3 gehört zur Rubrik Angebots- und Nachfrageanalyse der derzeitigen Situation.			X
35		S. 41, Leitlinie 2	Der Forderung nach Bevorrechtigung des ÖPNV können wir nur zustimmen. Insbesondere ist dies erforderlich, wenn das KVMZ in Betrieb genommen wird. Die vielen hier vorhandenen Kreuzungspunkte würden ohne Bevorrechtigung des ÖPNV zu bedeutenden Fahrzeitverlängerungen führen. Doch betrachten wir den vorgeschlagenen ÖPNV-Anteil mit 10 % als wenig ambitioniert. Laut SrV 2013 wurden in gleichgroßen Städten, wie z.B. Schwerin, bereits 15% gemessen.	Das Ziel von 10% Ziel entspricht den aktuellen Konzepten der Stadt Cottbus, ein höherer Grad ist natürlich wünschenswert und anzustreben.			X
36		S. 45, Tabelle 4-1	Wir schlagen vor, NVZ 6-8 auch für Samstage festzulegen. Viele Geschäfte öffnen bereits um 8:00 Uhr, und die dort Arbeitenden müssen schon vorher vor Ort sein. Aktuelle Beobachtungen zeigen, dass Straßenbahnen in Cottbus werktags in der Zeit von 10-16 Uhr und Samstag von 10-13 Uhr am häufigsten genutzt werden. Wir bitten um Überprüfung der HVZ.	Die Linienbedienung auf den Hauptlinien setzt bereits wesentlich früher ein, die Verkehrszeiten sollen die Bedienungshäufigkeiten empfehlen und hier macht eine häufigere Bedienung keinen verkehrlichen Sinn.			X
37		S. 49, Tabelle 4-4	Eine dritte Taktzeit für Straßenbahnen betrachten wir als wenig sinnvoll, weil dadurch Umstiege unsicherer werden.	Die Taktzeiten resultieren aus der zur Verfügung stehenden Anzahl der Bahnen und der voraussichtlichen Nutzerdichte und lassen sich derzeit nicht günstiger gestalten.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
38		S. 50, Tabelle 4-5	Die Führung der Linie 3 ohne Anlauf des KVMZ stellt für Fahrgäste aus/nach Madlow/Ströbitz schon eine Beeinträchtigung dar. Wir schlagen deshalb vor, die Haltestelle Görlitzer Str. als Haltestelle mit Umstiegsgarantie zum/vom KVMZ zu definieren.	Durch Cottbusverkehr wird auf möglichst gute Umstiegsbeziehungen geachtet, hierbei wird sich nicht allein auf die Görlitzer Straße konzentriert, sondern z.B. aus Richtung Madlow auch auf die Ottlienstraße (Verknüpfung mit Linie 9).			X
39		S. 56, Linienkonzept Straßenbahn	Wir betrachten den Wegfall des zweiten Astes nach Sachsendorf als kritisch, weil hier das Angebot auf dem am stärksten genutzten Teil des Cottbuser Netzes eingeschränkt wird. Die Festlegung des 10-Minuten-Takts auf der Linie 4 wird den Wegfall der zweiten Linie nicht ausgleichen können. Unser Vorschlag: Einsatz des Fahrzeugs, das für Taktverdichtung der Linie 2 vorgesehen ist (Seite 106) zur Verlängerung der Linie 1 bis Sachsendorf	Ziel der gewählten Variante ist die Beseitigung des ungleichmäßigen Taktes und der dadurch stets recht vollen ersten Bahn und der leereren zweiten Bahn. Dies sollte zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Linie 4 führen. In der beabsichtigten Evaluierung wird auch dies zu untersuchen sein.			X
40		S. 58, 2. Punkt bei Vor- und Nachteilen	„Der Ausbau einer Richtungshaltestelle...“: Welche Haltestelle ist hier gemeint?	Es handelt sich um die Görlitzer Straße, dies wurde zum besseren Verständnis aufgenommen.	X		
41		S. 67, Grafik	Soll die Linie 1 tatsächlich nach Sachsendorf fahren?	Nein, die Grafik entstammt der Untersuchung 2010. Der untere Teil der Grafik mit der Liniennummer wurde abgeschnitten, um falsche Schlüsse zu vermeiden.		X	
42		S. 76	Unser Vorschlag: Carsharing-Angebot durch Cottbusverkehr auf ausgewählten P+R-Plätzen	Dies ist Sache des Unternehmens und ist eine der zu betrachtenden möglichen neuen Geschäftsgebiete im Zusammenhang mit neuen Mobilitätslösungen.			X
43		S. 81	Wir schlagen auf der Basis eigener Beobachtungen vor, eine zusätzliche Bushaltestelle auf der Linie 14 zwischen „Lausitzpark“ und „Klein-Gaglow“ in der Chausseestr. in Höhe der Siedlerstr. einzurichten.	Diese Maßnahme könnte Erschließungsdefizit laut Abschn. 3.1.4 (S. 31) beseitigen, wird zur Prüfung an Cottbusverkehr übergeben und Teil der Evaluierung.			X
44		S. 87	Hier fehlt u.E. ein Hinweis auf die Nutzung von Smartphones für die Fahrgastinformation. Auch Buchung und Bezahlung von Tickets über Smartphones sollte möglich sein.	Ist im Weiteren im Zusammenhang mit dem Fahrausweiserwerb genannt. Derzeit wird auch die Information über Facebook genutzt. Über vorhandenen Apps, wie von VBB und Bahn ist dies ebenfalls bereits möglich.			X
45		S. 90	Vorschlag: Öffnungszeiten der Kundenzentren generell bis 20:00	Dies obliegt der Entscheidung des Unternehmens.			X
46		S. 107	Für „Neubau Klinikum“ werden hier 6,99 Mio. € im Zeitraum 2020-2023 angesetzt. Darüber freuen wir uns natürlich. Doch meinen wir, darin einen Widerspruch zu der Festlegung auf S. 68 zu sehen, wonach die Planfeststellung bis 2023 abgeschlossen sein soll.	Die Formulierungen umfassen sich überschneidende Zeiträume. Die Planfeststellung sollte im ersten Teil des Geltungszeitraums erfolgen, Umsetzung im zweiten Teil.			

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
47	Fachbereich 61 22.02.2019	S. 12, Tabelle 2-5	Das OSZ2 sowie das Pückler-Gymnasium, welche in der Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße sind, werden nicht in der Liste der Allgemeinbildenden Schulen aufgeführt. Auch wenn beide Schulen nicht in der Trägerschaft der Stadt Cottbus sich befinden, sollten sie aber nicht nur verbal erwähnt werden, weil das OSZ 2 ca. 1900 Schüler + 80 Lehrkräfte und das Pückler-Gymnasium ca. 660 Schüler und 58 Lehrkräfte haben, und damit die Schulen als Ziel (POI) benutzen. Beide Schulen sind auf Cottbuser Gebiet und die Schüler benutzen den ÖPNV.	Die Tabelle wurde entsprechend ergänzt.	X		
48		Seite 50 Tabelle 4-5	Die Haltestelle „Görlitzer Straße“ ist als Verknüpfungspunkt derzeit nicht geeignet, weil der Bahnsteig Richtung Süden (stadtauswärts) nicht den Vorgaben einer barrierefreien Haltestelle entspricht. Gem. §8 (3) S. 3 PBefG sind bis zum 01.01.2022 alle Haltestellen barrierefrei auszubauen.	Der Ausbau ist vorgesehen und die Verknüpfung muss hier vorgesehen werden.			X
49		Seite 56 Tagesnetz	Punkt 4 – Siehe Hinweise zum barrierefreien Zustand der Haltestelle „Görlitzer Straße“ – hier muss dringend eine bauliche Aufwertung der Haltestelle im Hinblick der Barrierefreiheit erfolgen. Die Stadt Cottbus hat sich in einem Beschluss „Grundsatzklärung zur Umsetzung der Konvention der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen – Erster Schritt zum lokalen Teilhabeplan der Stadt Cottbus“ der Stadtverordnetenversammlung zur Barrierefreiheit bekannt. Bitte unbedingt deutlicher formulieren.	Verweis auf Seite 78, Tabelle 5-3, Die Haltestelle Görlitzer Straße ist bereits im vordringlichen Bedarf aufgeführt.			X
50		Seite 56 Bedienkonzept Straßenbahn	Der Stadtteil Sachsendorf wird derzeit durch einen 7 Minuten-Takt durch die Straßenbahnlinien 2 und 4 bedient. Es ist fraglich, ob in der HVZ (Spitzenstunde früh zu den weiterführenden Schulen) ein 10-Minuten-Takt ausreicht, ob hier möglicherweise Verstärkerfahrten angeboten werden müssen. Die Straßenbahnen sind zum Schulbeginn sehr stark frequentiert. Für die künftige Umstiegshaltestelle Görlitzer Straße werden keine Aussagen bezüglich der Umsteigezeit der Linie 3 zu den Linien 1 und 4 benannt. Diese sind notwendig, um die Akzeptanz der Fahrgäste aus Madlow bzw. Ströbitz zum KVMZ zu erhöhen. Es sollte nicht passieren, dass sich die Bürger aus Madlow bzw. Spremberger Vorstadt oder Ströbitz als Verkehrsmittel das Auto wählen, um zum Bahnhof bzw. KVMZ zu gelangen.	Es handelt sich um einen 6/9 Minuten Taktwechsel, Nachsteuerungsmöglichkeiten sind gegeben und werden genutzt, sofern notwendig. Aus Richtung Madlow wird der Umstieg zum KVMZ in der Ottilienstraße vorgesehen, die Zeiten liegen in der Planungshoheit von Cottbusverkehr. Anschlusszeiten sind schon wegen dem 10-min-Takt der Linie 4 sehr kurz, in jedem Fall sollte eine deutliche Verbesserung gegenüber der Ist-Situation eintreten.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
51		Seite 57 Nachteile der Vorzugsvariante	Da in der Vorzugsvariante die Linie 3 nicht zum KMVZ geführt wird, muss die Haltestelle Görlitzer Straße auch für die Linie 3 zu den Linien 1 und 4 Richtung KMVZ barrierefrei hergestellt werden. Eine zeitliche Einordnung in die Kategorie „mittelfristig“ ist fraglich. Hier sollte auf eine schnellstmögliche Barrierefreiheit unbedingt formuliert werden. (Wird aus der angebotenen Formulierung nicht deutlich).	Der Haltestellenumbau erfolgt nach Priorisierung der Nutzeranzahl (siehe Seiten 77 ff.).			X
52		Seite 58 Abwägung	Die Errichtung des „Ämtershuttle“ ist zu begrüßen. Bei einer Evaluierung des NVP sollte aber unbedingt hinterfragt werden, ob dieser Ämtershuttle nicht auch bis Madlow geführt werden kann z. B. zum Schulbeginn des OSZ. Die Buslinien 25, 32, 35 als Angebot für Madlow bzw. Ströbitz zum KMVZ darzustellen, ist kritisch, da unklar ist, ob diese Buslinien an den Haltestellen der Straßenbahn (auch wenn es hier teilweise die Haltestellen der Nachtbuslinien wären) halten würden. Es gleichmäßiger Takt ist außer bei den Linien 12 und 16 (außer 35 aber hier erst ab 8.00) nicht gegeben. Es ist also fraglich, ob die Regionalbuslinien eine ECHTE Anbindung an das KMVZ für die Benutzer der „Zwischenhaltestellen“, die die Straßenbahn bedient, darstellt.	Dies wird ebenso zu evaluieren sein. Aus Richtung Madlow sind Verknüpfungspunkte an der Ottilienstraße mit der Linie 9 geplant und in den nicht durch diese Linie bedienten Zeiten mit der Linie 4 oder 1 in der Görlitzer Straße.			X
53		Seite 61 ff Bedienkonzept Stadtbus	Die Takterhöhung der Linie 19 ist zu begrüßen Linie 15 bitte die Linienführung genauer. Diese Linie soll über den Busbhf fahren? Busbhf ist gleich KMVZ! Linienführung der Linie 12 der Vollständigkeit halber ergänzen.	Es handelt sich um die Haltestelle Marienstr./Busbhf., dies wurde im NVP abgeändert in Marienstraße. Die Linienführung wird aus der Beschreibung deutlich		X	
54		Seite 68 Zielnetz Priorität 2	Der Punkt 3. „Verkehrsführung für MIV Altmarkt“ sollte besser gegliedert werden. Den Text als Überschrift und gleichzeitig mit der Erläuterung sehe ich vom Layout als ungünstig an. Die Führung der Straßenbahn am Altmarkt bleibt selbstverständlich bestehen.	Die Textformulierung wurde übersichtlicher und verständlicher gemacht.		X	
55		Seite 93 6.1.2 Fahrgastnachfrage	Die überaus positive Bewertung des KMVZ zum zentralen Umsteigepunkt ist aufgrund der Linienführung des Zielnetz Priorität 1 für die Cottbuser, die im südöstlichen Teil der Stadt leben oder arbeiten eher nicht gegeben. CV will durch die Taktung der Linie 1 und 4 zur Linie 3 einen Anschluss zum KMVZ ermöglichen, aber genau Umsteigezeiten oder ähnliches werden im vorliegenden NVP nicht genannt. Auch wenn es betriebswirtschaftlich sicher notwendig ist, dass nicht alle Straßenbahnlinien das KMVZ anfahren, so sollte es auch in den Formulierungen deutlich werden, dass das Zielnetz 1 einen Kompromiss darstellt.	Die Möglichkeiten der elektronischen Fahrgastzählung sollen im Evaluierungsprozess gezielt genutzt werden um mögliche Veränderungen in der Bedienung auszuloten. Es ist dabei nicht ausgeschlossen, dass es hier noch einmal zu entsprechenden Änderungen kommen könnte. Im Übrigen wird jedes Zielnetz Kompromisse beinhalten müssen, weil auch immer Wirtschaftlichkeitskriterien zu beachten sein werden.			X



Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
56		Karte 2-3	Ergänzung Pückler-Gymnasium und OSZ 2 (beides sind in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße) aber für die Vollständigkeit sind diese beiden Schulen dazustellen, Bezeichnungen der Schulen sollten nicht übereinander liegen.	Die Schulen wurden ergänzt und die Bezeichnungen verschoben.	X		
57		Allgemein	Eine Alternative zum Zielnetz Priorität 1 wurde nicht aufgeführt. Es ist kritisch, wenn nur eine Netzfürung aufgezeigt wird. Cottbuser Bürger wurden in der Vergangenheit darüber informiert, dass ALLE Straßenbahnen zum KVMZ fahren. Zur besseren Akzeptanz für die Bevölkerung sollten zumindest die betriebswirtschaftlichen, technischen Folgen für Führung von allen Straßenbahnlinien über das KVMZ dargelegt werden.	Die Liniengenehmigungen zur Eröffnung des KVMZ benötigt einen wenigstens 6-monatigen Vorlauf, daher musste es eine Entscheidung geben, die auf die verkehrstechnologisch sinnvollste Variante fiel. Der NVP ist ein Planungsdokument, dass nicht in Varianten angelegt ist, Variantendiskussionen wurden vorher geführt. Die Darstellung auf den Seiten 56-58 zu den Vor- und Nachteilen der Vorzugsvariante werden als ausreichend betrachtet.			X
58	Ortsbeirat Willmersdorf 22.02.2019	Allgemein	Bitte: Busse für Kinder und Jugendliche aus Willmersdorf früh und nachmittags, direkt über die Schulen/Gymnasien in Cottbus zu führen. Hier werden von den Eltern große Probleme für die An- und Abfahrt für das Sorbische Gym und das Steenbeck Gym angesprochen.	Über Willmersdorf in die Innenstadt führende Linien befinden sich in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße. Die Wünsche werden an den Landkreis weitergegeben. Eine Linienführung über K.-Marx-Str. würde erhebliche Fahrzeitverlängerung für die übrigen Fahrgäste bedeuten.			X
59		Allgemein	Der Cottbuser Ostsee wird immer interessanter. Die Flutung beginnt im April 2019 und wird viele Gäste anlocken. Wir fordern hier eine bessere Anbindung des Sees an die Stadt mit Bus und Bahn	Die Entwicklung ist in der perspektivischen Angebotsplanung berücksichtigt und führt bereits kurzfristig zur Trassenfreihaltung.			X
60	Amt 70 22.02.2019	Allgemein	Bei allen geplanten Baumaßnahmen (Neu- u. Ausbau von Tramlinien, Umbau oder Sanierung von Haltestellen usw.) sind rechtzeitig die Auswirkungen auf den vorhandenen Leitungsbestand der LWG mit dieser zu klären, z.B. - Ist eine Umverlegung von Leitungen erforderlich, weil es zu einer Überbauung von Leitungstrassen der LWG durch die Straßenbahn/ Haltestellen kommt? - die Entsorgung, insbesondere die Niederschlagswasser-ableitung, für die Gleisentwässerung und die Haltestellenbereiche - Bietet sich im Zuge von Neubaumaßnahmen für den ÖPNV eine Koordinierung mit Rekonstruktions- und Sanierungsarbeiten am leitungsbestand der LWG im Trassenbereich an? - Ist bei einzelnen Haltestellen eine WC-Anlage geplant? Dann ist die Trinkwasserversorgung und die Schmutzwasserableitung rechtzeitig sicherzustellen. Zudem ist ggf. die problemlose Schmutz- und Niederschlagswasser-entsorgung betroffener Grundstücke während der Maßnahmen sicherzustellen.	Diese Hinweise gehören nicht zum Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans, sondern betreffen Abstimmungsbedarfe zwischen Cottbusverkehr, den bauausführenden Fachbereichen und der LWG.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
	IHK	Aufgrund des Umfangs der in Textform gegebenen Hinweise werden diese hier verkürzt wiedergegeben.					
61	22.02.2019	Allgemein	Der Nahverkehrsplan [...] stellt das legitime Instrument dar, um verkehrspolitische Ziele in der ÖPNV-Gestaltung unter Berücksichtigung finanzpolitischer Notwendigkeiten festzulegen und umzusetzen. Hierbei sind neben dem Schülerverkehr [...] vor allem aber auch die Interessen der Auszubildenden sowie Pendler zu berücksichtigen. Es muss das Ziel sein ein bestmögliches ÖPNV-Angebot zu gestalten, damit dieses seinen Beitrag als Faktor zur Wirtschafts- und Tourismusentwicklung leisten kann. Diesen Zielen kommt der nun vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Cottbus bereits in Teilen nach. Darüber hinaus erkennen wir dringende Handlungsbedarfe, [...]. Diese betiteln wir wie folgt:	zur Kenntnis genommen			X
62		Allgemein	Mit der Fertigstellung des neuen Bahnhofsvorplatzes in Cottbus und der Eröffnung des Klimagerechten Mobilitätsverkehrszentrums (KMVZ) werden [...] der Busbahnhof und ein multifunktionaler Straßenbahn-umstiegspunkt neu entstehen. [...] Der nun vorliegende Entwurf des NVP 2019 bis 2023 trägt dieser Entwicklung weitestgehend Rechnung. Wir rechnen insgesamt mit weiter steigenden Fahrgastzahlen in Cottbus. Die IHK begrüßt ausdrücklich, dass die Stadtverwaltung Cottbus frühzeitig die Diskussion zur künftigen Linienführung der Cottbuser Straßenbahnlinien eröffnet hat und die Ergebnisse in den Entwurf des NVP eingeflossen sind.	zur Kenntnis genommen			X
63		kürzere Fahrzeiten	[...] Blitzumfrage [...] unserer Cottbuser Mitgliedsbetriebe [...] welche Erwartungen die Unternehmer [...] haben. Die Ergebnisse: Priorität 1: Die größte Anzahl der Befragten erwartet [...] eine Fahrzeitverkürzung und vereinfachte Umsteigebeziehungen zwischen Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Fernbus und Taxi. Priorität 2: Das städtische und verkehrliche Ziel sollte es sein, alle Straßenbahnlinien auch am Hauptbahnhof Cottbus halten zu lassen.	Das ist am KMVZ und durch das Netzkonzept gewährleistet. Begründung für Abweichung siehe vorn und bei Ifd. Nr. 64			X X
64		Kompromiss für Linienführung der Straßenbahnlinie Nr. 3 wurde gefunden!	In Abwägung [...] hat sich allerdings bei der Straßenbahnlinie Nr. 3 (Madlow-Ströbitz) ein Zielkonflikt gezeigt. Mehrere Interessengruppen haben eine neue Linienführung der Straßenbahnlinie mit Direktanbindung des LEAG-Verwaltungssitzes und des Behördenzentrums Südeck an den Hauptbahnhof gefordert. Dies hätte zu wesentlich längeren Fahrtzeiten der aufkommensstarken Straßenbahnlinie Nr. 3 in Cottbus geführt. Wir begrüßen ausdrücklich den nun gefundenen Kompromiss, [...].	zur Kenntnis genommen			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
65		Kürzere Fahrzeiten von Bus und Bahn erfordern „Grüne Welle in der Stadt und Bevorrechtigung des ÖPNV an Ampelkreuzungen“	Das wichtigste Instrument, [...] Fahrzeitverkürzungen [...] die [...] Einrichtung einer „Grünen Welle“ in der Stadt Cottbus. Der vor mehreren Jahren angeschaffte teure Leitrechner [...] erzielt bisher keinerlei Wirkung, [...]. Hier gilt es zwingend und schnell seitens der Stadtverwaltung nachzusteuern! Zur Attraktivierung des ÖPNV in der Stadt Cottbus gehört auch, dass Bussen und Straßenbahnen wieder Vorrang an den Ampelkreuzungen eingeräumt wird. Nur so kann eine merkliche Fahrzeitverkürzung im ÖPNV erzielt werden. Dieses wichtige Ziel vermissen wir gänzlich im Entwurf des nun vorliegenden NVP. Wir regen eine Korrektur der Textfassung des NVP der Stadt Cottbus dringend an!	An diversen Punkten des NVP wird darauf hingewiesen: Seite 41; 4.2; 2) Seite 56; „Linienkonzept Straßenbahn“, 1. Anstrich Seite 58; letzter Punkt Seite 62; 5. und Nachtnetz Der NVP kann aber nicht die technische Lösung bringen! Ein wichtiges Kriterium ist die vorzuhaltende technische Einrichtung in den Fahrzeugen, diese ist zum Teil nicht gegeben, nach vollständiger Ausstattung der Fahrzeuge müssen Befahrungen zeigen, wo Maßnahmen zur Beschleunigung ergriffen werden können (Schaltzeiten oder Phasenausfall zu Gunsten des kÖPNV).			X
66		Straßenbahn ist Grundgerüst des ÖPNV - Taktung auf aufkommensstarken Linien weiter erhöhen!	Die künftige Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 4 [...] auf 10 min sowie der Linie 2 [...] auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit wird ausdrücklich begrüßt. Nicht zu erklären ist, warum nach der korrekten Erkenntnis einer notwendigen Taktverdichtung der Linie 2 [...] diese nicht ebenfalls alle 10 min fährt. Die auf Seite 56 des NVP genannte Begründung erst bei entspr. Nachfragesteigerung der Linie 2 eine Taktverdichtung auf 10 min vorzunehmen, widerspricht der Erkenntnis auf Seite 17 des NVP, wo für Sandow ein weiter abnehmendes Potenzial an Fahrgästen im ÖPNV gesehen wird. Diese Aussagen im Entwurf des NVP der Stadt Cottbus sind zwingend zu hinterfragen, da Sandow neben der Innenstadt einer der am stärksten wachsenden Stadtteile ist und von der Nähe zum entstehenden Cottbuser Ostsee stark profitieren wird. Hier in der Zukunft trotzdem abnehmende ÖPNV-Nutzer anzunehmen bestätigt den Handlungsbedarf, den Straßenbahntakt (und die Linienführung) schnellstmöglich attraktiver zu gestalten. Wir regen die zeitnahe Prüfung eines 10-min-Taktes der Linie 2 Sandow-Hauptbahnhof an.	Herausforderung ist die begrenzte Anzahl an Straßenbahnfahrzeugen und die vorzuhaltende Ausfallreserve bzw. die durch Revision und Überprüfung nicht verfügbaren Fahrzeuge. Durch die Ausstattung einiger Fahrzeuge mit elektronischen Zählsystemen sollen rotierend Erfassungen der Nutzung über verschiedene Wochentage und Monate auf unterschiedlichen Linien erfolgen. Mit diesen Daten soll die Evaluierung durchgeführt werden, um dann schnellstmöglich Folgerungen in den Kreis der Entscheidungsträger einzubringen. Die Aussage zu den Fahrgastpotenzialen des Stadtteiles Sandow resultiert aus der derzeitigen Entwicklung, die durch den Ostsee erst perspektivisch umgekehrt gesehen wird. Dies wird keinesfalls in der Laufzeit des NVP geschehen.			X
67		Straßenbahn ist Grundgerüst des ÖPNV - Straßenbahnnetz muss schnellstmöglich weiterentwickelt werden!	Wir unterstützen die [...] Aussage, dass die Straßenbahn das Grundgerüst des städtischen ÖPNV ist. Dieses Grundgerüst muss aber stetig weiterentwickelt werden. [...] Hierfür wird der aktuelle Prozess des „Strukturwandels Lausitz“ [...] erhebliche finanzielle Mittel für die Lausitz und für das Oberzentrum Cottbus bereitstellen, die nur bei entsprechendem Planungsvorlauf durch die Stadt Cottbus abgerufen werden können. Ausdrücklich begrüßt wird die [...] Machbarkeitsstudie zur Ermittlung einer künftigen möglichen Straßenbahntrasse Stadtzentrum - Cottbuser	Es ist beabsichtigt hier so schnell wie möglich mit der Ausschreibung und Beauftragung der Untersuchungen aller möglichen Linien zu beginnen. Die Priorisierung beschränkt sich auf den Umsetzungshorizont, nicht auf die Wichtigkeit.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			Ostsee". Diese Machbarkeitsstudie sollte unmittelbar nach Beschluss des NVP beauftragt und die Ergebnisse in den Stadtplanungsprozess einfließen. Wie überfällig dieser Prozess ist, zeigt der nun für die Dissenchener Straße-Stadtring vorliegende Förderbescheid zum grundhaften Ausbau dieser Straße. Auf der eigentlich kürzesten und schnellsten Wegführung aus der Innenstadt zum künftigen Ostsee sollen keine Straßenbahnschienen verlegt werden, was nicht logisch erscheint. Aus Sicht der regionalen Wirtschaft ist dies ein massives Versäumnis künftiger Handlungsspielräume, den Cottbuser Ostsee nicht ökologisch und nachhaltig mittels Elektromobilität (Straßenbahn) anzubinden. Hier sind eventuelle kurzfristige Korrekturmöglichkeiten seitens der Stadt zu prüfen. Darüber hinaus ist unverständlich, dass [...] die bauliche Umsetzung einer Straßenbahnanbindung des Cottbuser Ostsees nur in Priorität 3, also nur mit geringster Priorität eingeordnet wurde. Diese Wichtung ist aus Sicht der Wirtschaft unbedingt in Priorität 1 zu korrigieren. Die [...] Ausbauvarianten des Straßenbahnnetzes mit künftigen Direktanbindungen des CTK und des BTU-Hauptcampus werden grundsätzlich begrüßt. Unverständlich ist jedoch, dass diese beiden Maßnahmen nur mit Priorität 2 - also weniger wichtig - angegangen werden sollen. Hier regen wir dringend an, diese beiden Maßnahmen im NVP in der Priorität hochzustufen, [...]. Die Pläne, künftig auch den Lausitzpark und das Cottbus Center (Kaufland) mit einer Straßenbahn anzubinden, werden grundsätzlich begrüßt. Auch hier sollte zwingend eine Höherstufung der Priorität der Maßnahmen im NVP vorgenommen werden. [...]	Cottbusverkehr wurde in den Planungsprozess der Dissenchener Straße eingebunden und die Stadt Cottbus achten auf die Trassenfreihaltung. Die Prioritäten stellen keine Gewichtung in der Bedeutung dar, sondern eine Gewichtung hinsichtlich der Umsetzungszeiträume. • Zielnetz – Priorität 1 das für den Zeitpunkt der Eröffnung des KVMZ zu entwickelnde Netz, • Zielnetz – Priorität 2 bereits jetzt besteht ein hohes Fahrgastpotential welches dringlich erschlossen werden sollte • im Zielnetz – Priorität 3 Erweiterungen, welche derzeit noch kein erhebliches Fahrgastpotenzial aufweisen, aber in den kommenden Jahren entstehen könnte; Durch Einordnung in diese Prioritäten soll vermieden werden, dass Ausbaumaßnahmen mit bereits vorhandenem Fahrgastpotenzial und überschaubarem Umsetzungsaufwand vor Maßnahmen mit wenig aktuellem Potenzial und hohem Aufwand gesetzt werden. Bei Umsetzung Vorschlags befänden sich alle Ausbaumaßnahmen in der selben Priorisierung, was die Umsetzung aller Maßnahmen verhindern würde.			
68		Sperrung des Cottbuser Altmarktes für jeglichen Autoverkehr sollte hinterfragt werden	Sehr überrascht sind wir über den wiederholten Vorstoß, den Cottbuser Altmarkt künftig für jeglichen PKW-Verkehr dauerhaft zu sperren. Den Hauptgrund dafür nun in der angeblich damit erzielbaren Verkehrssicherheit zu suchen, finden wir unbegründet. Gern bieten die Kreishandwerkerschaft und die IHK Cottbus an, in einem moderierten Prozess die grundsätzlich unterschiedlichen Interessenlagen von Gastronomen, Händlern, Handwerkern und Dienstleistern der Cottbuser Innenstadt zu ermitteln und eine Meinungsbildung „pro oder kontra Altmarktsperrung" im Gesamtwirtschaftlichen Interesse herbeizuführen.	Durch die Sperrung des Altmarktes soll lediglich die verkürzte Durchfahrt der Innenstadt, trotz der vorhanden sicheren und schnelleren Alternativen (Innenstadtring und mittlerer Ring) und damit Lenkung der Verkehrsströme erreicht werden. Dies würde die Sicherheit sowohl für die Fußgänger, als auch für die Radfahrer erhöhen, welche ebenfalls die Straße nutzen müssen. Es werden hierzu keine Entscheidungen getroffen, sondern lediglich eine Prüfung angeregt.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓSEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
69		Monitoring nach Änderung der Linienführung	Wir empfehlen im ersten Jahr nach der Änderung der Linienführung der Cottbuser Straßenbahn ein umfangreiches Monitoring und ggf. gesonderte Fahrgastbefragungen durchzuführen, die darstellen, wie zufrieden die Kunden dann mit den neuen Linienführungen sind bzw. welche Optimierungen künftig durchgeführt werden sollten.	Siehe Antwort zu Ifd. Nr. 67. Dies soll zeitnah nach Eröffnung des KVMZ beginnen und in eventuelle Fahrplanänderungen Ende 2020 einfließen.			X
70	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, 22.02.2019	Seite 14, „Beschäftigung und Pendler“ Tabelle 2-6 (Arbeitsmarkt- und Pendlerdaten)	Seite 14: Die Wahl des betrachteten Zeitraums ist ausschlaggebend für die Entwicklung der Kennzahlen. Seit fünf Jahren steigt die Zahl der Einpendler nach Cottbus wieder kontinuierlich an. Dies wird außer Acht gelassen, wenn lediglich die Pendler über 7 Jahre (2011-2017) und nicht über 5 Jahre (2013-2017) betrachtet werden, wie bei vorigen Angaben. Beim Einpendleraufkommen (2013-2017: +4,4%) ergibt sich dann ein deutliches Plus wie bei den Auspendlern.	Es wurde ein schlüssiger und übereinstimmender Analysezeitraum für alle Kenngrößen ausgewählt. Es macht keinen Sinn, unterschiedliche Zeiträume zu betrachten und zu bewerten, um möglicherweise die gewünschten Tendenzen begründen zu können.			X
71		Seite 15, „Beschäftigung und Pendler“	Seite 15: Der Anstrich „...kaum eine Rolle spielen dagegen Dresden und Hoyerswerda.“ hinterlässt den Eindruck, als wären Cottbuser nicht in Richtung Sachsen unterwegs. Hier muss aber betont werden, dass das Pendeln der Cottbuser nicht an der Bundesländergrenze aufhört. Einpendler nach Cottbus wohnen eher in Sachsen (1.784 Einpendler) als in Berlin (885 Einpendler) und es sind deutliche Zunahmen um +19% (2013-2017) der 1.115 Auspendler in Richtung Sachsen zu verzeichnen, auch wenn Hoyerswerda und Dresden als Einzelstandorte nicht mit Berlin konkurrieren.	Karten 2-4 und 2-5 bestätigen die Richtigkeit der getroffenen Aussagen. Es geht nicht um die Pendler mit dem Freistaat Sachsen insgesamt, sondern um die genannten Pendlerkorridore mit Dresden und Hoyerswerda.			X
72		Seite 21 „3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)“	„Im Cottbuser Bereich werden [...] aus Gründen der Kundenfreundlichkeit noch weiterhin die traditionellen zweistelligen Ziffern verwendet. Die führende 8 wird dabei weggelassen.“ Aus Sicht des VBB sollte das dreistellige Liniennummernkonzept lt. dem mit den Verkehrsunternehmen im VBB abgestimmten Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation in die Kundenkommunikation übernommen werden. Da im VBB-Gebiet nahezu für alle Buslinien dreistellige Nummern verwendet werden, ist das Argument der Kundenfreundlichkeit nicht nachvollziehbar.	Im Abschnitt 3.1.2 geht es um eine Feststellung der Ist-Situation. Das Argument der Kundenfreundlichkeit gründet sich darauf, dass dieses Nummernsystem bekannt ist. Dennoch drängt auch die Stadt Cottbus auf Anwendung der 3-stelligen Nummerierung.			X

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
73		Seite 21 „3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)“	„Mehrere Stadt- und Regionalbuslinien werden kombiniert betrieben. Diese werden innerhalb der Stadt als Linie 12-35 (bis Kolkwitz) bzw. 15-44 oder 15-47 ausgewiesen. Außerhalb der Stadt bzw. Kolkwitz werden diese als Linien 35 bzw. 44 oder 47 geführt.“ Einige der kombinierten Linien können aufgrund ihrer Linienführung und Betriebsart (Rufbus) als eigenständige Linien betrachtet werden. Liniennummern wie 12-35 entsprechen nicht dem mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten Liniennummernkonzept lt. Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Diese Art der Liniennummern verursacht in der Datenversorgung etlicher Fahrgastinformationsmedien (elektronische Fahrplanauskunft, dynamische Abfahrtsanzeiger etc.) erhebliche Probleme und erschwert die einheitliche Darstellung des ÖPNV-Angebotes innerhalb des VBB-Gebietes. Aus unserer Sicht sind die kombinierten Liniennummern deshalb durch dreistellige Liniennummern zu ersetzen.	Siehe vorstehend bei Ifd. Nr. 72			X
74		Seite 36, „3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV“, Tabelle 3-11 (Entw. der Linienbeförderungsfälle 2013 bis 2017 nach der VBB-Verbundstatistik)	Es handelt sich in Tab. 3-11 <u>nicht um LBF</u> (Linienbeförderungsfälle = Einzelfahrten auf den Linien), <u>sondern um Betriebszweigbeförderungsfälle</u> ! LBF würde implizieren, dass die Fahrten auf allen Linien einzeln gezählt würden, während aber der Fahrgast bei der VBB-Verbundstatistik nur einmal gezählt wird (z. B. wenn er ein Ticket kauft) unabhängig davon, wie viele Linien er innerhalb des Unternehmens benutzt (Fahrgastaufkommen des Verkehrsunternehmens oder Betriebszweigs). Davon abzugrenzen: Die VBB-Verkehrserhebungen der Jahre 2013 und 2016 auf den vorigen Seiten weisen LBF aus.	Die Bezeichnungen in den Tabellen 3-11 und auch 6-1 und 6-2 wurden entsprechend geändert.	X		
75		Seite 36, „3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV“	Die Anstiege der Jahre 2016 und 2017 resultieren u.a. aus dem Anstieg der Bruttofahrgeldeinnahmen bei den Verkehrsunternehmen und sind damit gar nicht so unplausibel. Viele VBB-Verkehrsunternehmen weisen ihre Fahrgastzahlen jährlich anhand der Bruttofahrgeld-Einnahmen innerhalb eines Jahres aus. Im Jahr 2016 wurde ein Anstieg der Ticketeinnahmen im Raum Cottbus um +12 % zum Vorjahr, im Jahr 2017 um +7,5 % festgestellt, welcher den ansteigenden Trend der gemeldeten Fahrgastzahlen in beiden Jahren 2016 und 2017 um jeweils 7 bis 9 % belegt. Die zu berücksichtigenden Tarifierhöhungen in diesen Jahren waren sehr gering: Zum 1. Januar 2016 (+1,84 %) und zum 1. Januar 2017 (+0,56%).	Formulierung wurde angepasst: Bemerkenswert sind die Anstiege in 2017 um 9 % bzw. 8 %. Sie lassen sich unter anderem aus dem Anstieg der Bruttofahrgeldeinnahmen bei den Verkehrsunternehmen bestätigen. Im Jahr 2016 wurde ein Anstieg der Ticketeinnahmen im Raum Cottbus um +12 % zum Vorjahr, im Jahr 2017 um +7,5 % festgestellt, welcher den ansteigenden Trend der gemeldeten Fahrgastzahlen in beiden Jahren 2016 und 2017 um jeweils 7 bis 9 % belegt.	X		

Anlage 3 zur Vorlage StVV I-005/19:

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus für den Zeitraum 2019 bis 2023

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Einfache Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt)



STADT COTTBUS
CHÓŠEBUZ

Ifd. Nr.	Hinweisgeber	Hinweis betrifft	Hinweis / Anmerkung	Bemerkungen PROZIV / Aufgabenträger	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
76		Seite 110 „8.2 Beförderungstarife“ Seite 111	Im ÖPNV der Stadt Cottbus gilt der VBB-Tarif, bei Redaktionsschluss zum vorliegenden Nahverkehrsplan in der ab 01.01.2019⁹ vorliegenden Fassung. Hinweis: Die letzten Änderungen in den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen wurden zum 1.1.2019 umgesetzt. Für besondere Nutzergruppen die Monatskarte (8-Uhr-Karte) mit beschränkter zeitlicher Gültigkeit nur außerhalb des Frühberufsverkehrs) sowie (neu ab 10.01.2017) das VBB-Abo 65vorOrt ohne Sperrzeit Frage: Welche Aufhebungen waren nachfolgend gemeint? Die 8-Uhr-Karte hat doch weiterhin zeitliche Einschränkungen: „..., wobei ohne Preisveränderung die bisherigen zeitlichen Gültigkeitsbeschränkungen der 8-Uhr-Karte aufgehoben werden.“	Redaktionsschluss bleibt der Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Hinweisender Satz zusätzlich eingefügt: Aktuellste Änderungen in den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen im Detail (ohne generelle Tarifierpassung) wurden zum 01.01.2019 umgesetzt. Halbsatz wurde entfernt			X
Hinweise außerhalb des Beteiligungszeitraumes:							
	Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. – Regionalgruppe Lausitz 27.02.2019	Seite 56, Kapitel 4.6.2.1 Zielnetz Priorität 1 Tagesnetz	Im Bedienungskonzept Straßenbahn sind unterschiedliche Takt für verschiedene Straßenbahnlinien aufgeführt. Während die 10-20 Minuten-Takt an möglichen Anschlusspunkten gut harmonisierbar sind, erscheint für die Linien 2 und 3 der abweichende 15-Minuten-Takt auf den ersten Blick nicht harmonisierbar. Wurde geprüft, ob sich die Differenzen zwischen den Takten nachteilig auf die Netzwirkung auswirken?	siehe Antworten zu Ifd.-Nr. 37 und 66			X
		Seite 67 / 68, 4.6.2.2 Zielnetz Priorität 2	Während für die Anbindung des Carl-Thiem-Klinikums klare Zeitvorgaben für die Planungsschritte gemacht werden, gibt es für die Straßenbahn-anbindung des BTU-Hauptcampus und/oder des Sport- und Freizeitbades Lagune keinen Zeitrahmen. Die Aufführung eines Zeitkorridors halten wir für wichtig, um das Ziel konsequent weiter zu verfolgen. Vor allem die Anbindung des BTU-Hauptcampus ist nach unserem Dafürhalten zu wichtig, als dass sie unter „ferner liefern“ rangieren sollte. Dies gilt umso mehr mit Blick auf die größeren Herausforderungen bei der Finanzierung des Vorhabens.	siehe Ausführungen zu Ifd.-Nr. 67			X