

Die Straßenbahn als Baustein der Strukturentwicklung

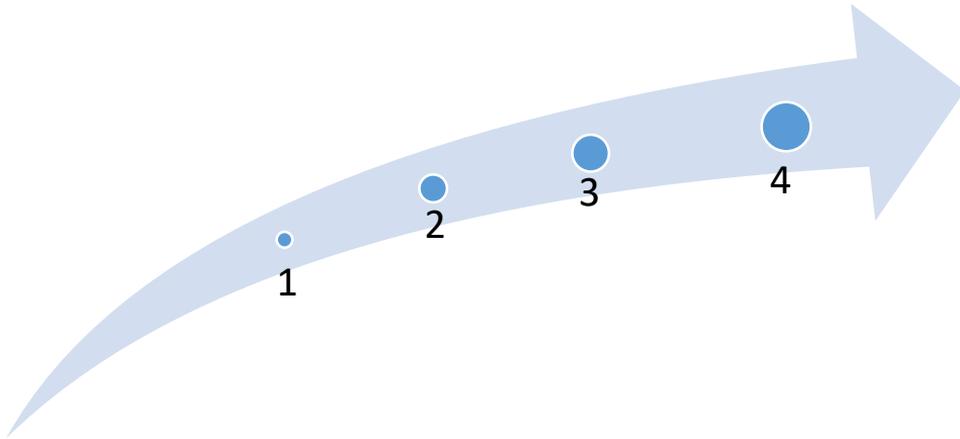
Ralf Thalmann, Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



Die Schlüsselrolle des ÖPNV



Die Straßenbahn als Baustein der Strukturentwicklung

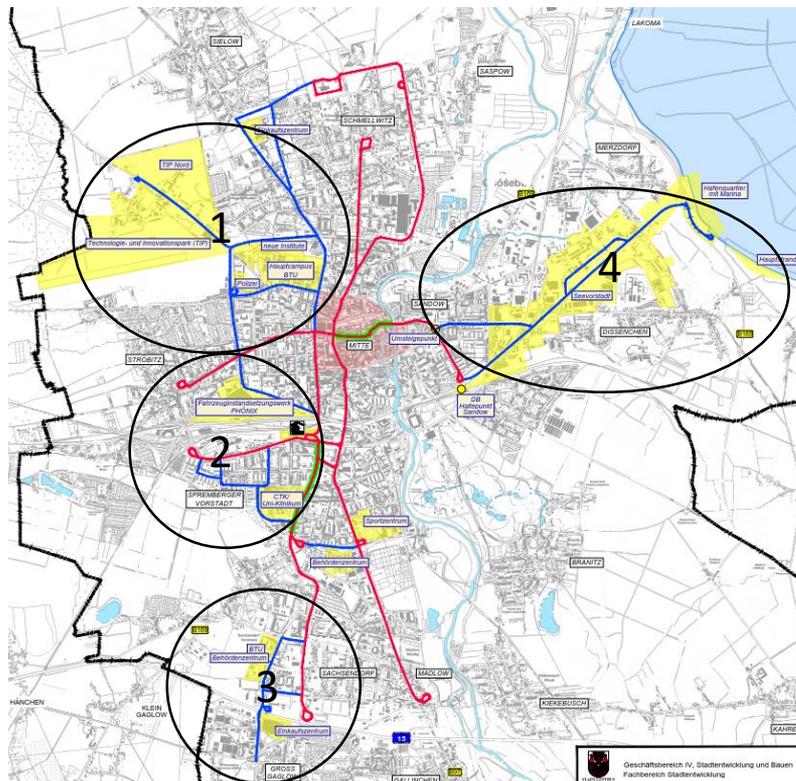


Attraktiver ÖPNV als Qualitätsmerkmal
für Stadt-, Regional- und
Wirtschaftsentwicklung

- | | |
|--|---------------|
| 1. Netzerweiterung BTU und Technologie- und Industriepark (TIP)* | → 2022 – 2026 |
| 2. Verdichtetes ÖPNV-Angebot auf allen Bestands- und Neubaustrecken | → 2022 – 2025 |
| 3. Studie zur Netzerweiterung in die angrenzende Großgemeinde Kolkwitz | → 2023 |
| 4. Netzerweiterung in die angrenzende Großgemeinde Kolkwitz* | → 2026ff |

*abhängig von möglicher
GVFG-Bundesförderung

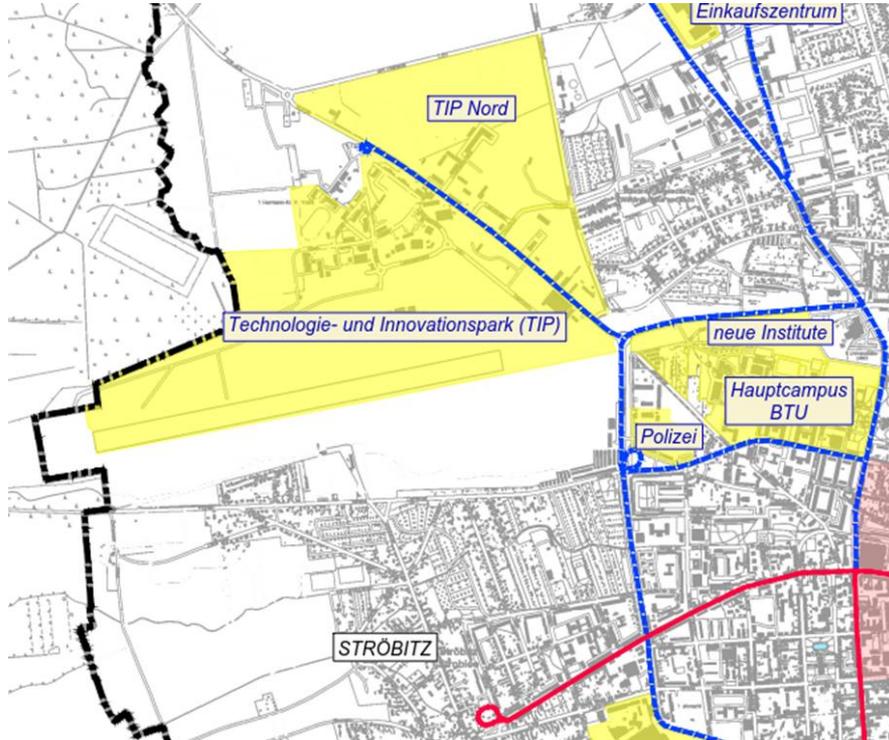
Netzausbauuntersuchungen (Gesamtübersicht)



- Machbar- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in vier Hauptbetrachtungsräumen des Stadtgebiets laufen bereits
- Berücksichtigung der Ankerpunkte des Strukturwandels:
 1. BTU/ TIP/ TIP-Nord*
 2. Carl-Thiem-Klinikum/ DB-Instandhaltungswerk
 3. BTU Campus Süd/ Behördenzentrum
 4. Cottbuser Ostsee
- Ergebnisse bis Ende 2021
- Realisierung in Zehnjahreshorizont machbar
- vrs! Gesamtvolumen: ca. 120 Mio. €

*Teil der WRL-Projektskizze

Projektteil I: Netzerweiterung BTU und Technologie- und Industriepark (TIP)

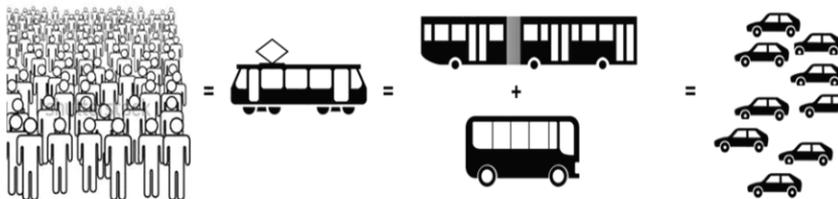


- Oberste Priorität: Betrachtungsraum BTU/ TIP/ TIP-Nord
- erste Ansiedlungen entstehen bereits, daher frühzeitig klimafreundliche ÖPNV-Infrastruktur notwendig
- bisherige Erschließung des Zentralcampus mit ca. 7000 Studierenden mit Omnibussen
- Fahrgastpotenzial durch Semesterticket
- zukünftiges Potenzial durch Universitätsmedizin, Institutsansiedlungen und Aufbau „Lausitz Science Park“
- Straßenbahnanbindung des TIP erhöht Standortattraktivität, da barrierefrei, klimafreundlich und lärmreduziert → Stärkung Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort
- Stärkung zukünftiger Wohnbaupotenziale
- effektivere Flächennutzung, da weniger Parkraumbedarf
- vrsl. Kosten: 30.500.000 €

Projektteil II: Verdichtetes ÖPNV-Angebot auf allen Bestands- und Neubaustrecken

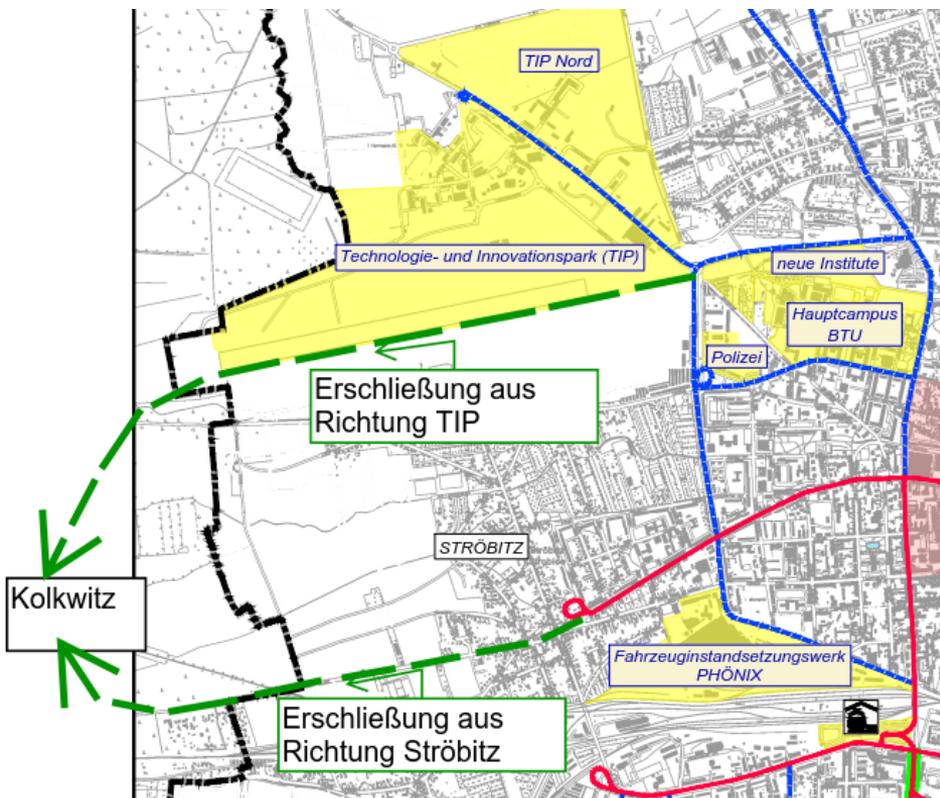
Beförderungskapazitäten im Vergleich

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



- Reduktion motorisierter Individualverkehr, Klimaschutz und Stärkung der Strukturwandelkerne gelingt nur bei attraktiven ÖPNV-Angebot
- attraktives ÖPNV-Angebot = kurze Reisezeiten und nutzerfreundlicher Takt
 - Bedarf von 15 weiteren Straßenbahnfahrzeugen
 - alternative Fahrzeugförderung nicht gegeben
 - Auslösung von 15 Bahnen aus bestehender Option zeitnah möglich (Frist: 31. Januar 2022)
 - Kosten: 36.000.000 €

Projektteil III: Netzerweiterung in die angrenzende Großgemeinde Kolkwitz



- Grenzlage zum Raum „BTU/ TIP/ TIP-Nord“ bietet Möglichkeit zur verkehrlichen Integration der Nachbargemeinde
- Kolkwitz bereits jetzt Wohnort von Cottbuser Arbeitnehmer*innen → Zahl wird durch neue Arbeitsplätze weiter steigen
- Diese zu erwartenden Pendlerströme müssen in einem ÖPNV-Angebot abgebildet werden
- Stärkung des interkommunalen ÖPNV und Entlastung der Umwelt
- Ziel: frühzeitige Machbar- und Wirtschaftlichkeitsstudie für Erschließung aus Richtung TIP bzw. aus Richtung Ströbitz
- vrsl. Kosten der Studie: 100.000 €

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ralf Thalmann

Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



Back up



Was ist bisher passiert?

- Juli 2019: Gründung Wasserstoffnetzwerk „durch2atmen“
- 12/2019: erste gemeinsame Gespräche über eine Partnerschaft (CV – LEAG)
- 12/2019 bis 11/2020: Ausarbeitung und Qualifizierung einer Projektskizze
- 03.12.2020: Regionales Fachvotum des Projektes im Werkstattprozess der WRL
- 25. März 2021: Bestätigung des Projekts durch die Interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG)
- 25. Juni 2021: Einreichung Förderantrag bei der Investitionsbank des Landes
- ab Juli 2021: vorbereitende Schritte hinsichtlich Genehmigung (u.a. Behörden-Abstimmung), technische Umsetzung (z.B. Gutachten) und Planung



Ziel: Errichtung Tankstelle bis Ende 2022



Partnerschaft Cottbusverkehr – LEAG



- Transformationsprozess aus der Region selbst heraus gestalten
- Nutzung des vorhandenen Know-hows in der Energieregion Lausitz
- Regionale Partnerschaft zur Verankerung einer Wasserstoffwertschöpfungskette
- Positivbeispiel: Private-Public-Partnership

Zielstellung



- Errichtung einer Wasserstofftankstelle mit Vor-Ort-Elektrolyse in Modulbauweise
- Etablierung umweltfreundlicher ÖPNV
- Beitrag zu Klimaschutz und zur Verkehrswende
- Wertschöpfung und technologisches Know-How in der Region implementieren
- Signalwirkung für umliegende Landkreise

Die Tankstelle

- 1. Modul bis 2026
 - bedarfsorientierte Auslegung für Versorgung von bis zu 9 Bussen
 - Bereitstellung der Bedarfe für bspw. regionale Müllfahrzeuge, Betriebsfahrzeuge und LKW
 - Kapazitätsplanung H2: bis zu ca. 65 t/a
- Investition für Tankstelle und Infrastruktur in Modul 1: ca. 5,21 Mio. Euro
- Investition für Brennstoffzellenfahrzeuge in Modul 1: ca. 6,75 Mio. Euro

- Planung Kapazität Modul 2 (2027-2031): bis zu ca. 92 t/a \cong 13 Busse
- Planung Kapazität Modul 3 (2032 – 2035): bis zu ca. 190 t/a \cong 27 Busse



Kontext des Projekts im Strukturwandel

- Aktiver Beitrag zum Klima- und Umweltschutz durch den Ausbau eines umweltfreundlichen ÖPNV
- Beitrag zum Erhalt der Lausitzer Energieregion („Von der Braunkohle zum Wasserstoff“)
- Sicherung von Arbeitsplätzen und Fachkräften
- Erhöhung der Lebensqualität und somit „Standortmarketing“ für die Lausitz
- Anreiz für weitere kommunale und private Flotten zur Antriebsumstellung

Herausforderungen

- langwierige Genehmigungsverfahren
- Einordnung des Projekts in die aktuelle Förderlandschaft

