

Bericht der Cottbusverkehr GmbH

23. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung

Ralf Thalmann, Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



Agenda

- Leistungsdaten
- Projekte
- Risiken
- Chancen

Leistungsdaten



Leistungsdaten – Fuhrpark und Netz

21 Straßenbahnen (Typ KTNF 6)
Durchschnittsalter: 34 Jahre



55 Omnibusse
Durchschnittsalter: 8,5 Jahre

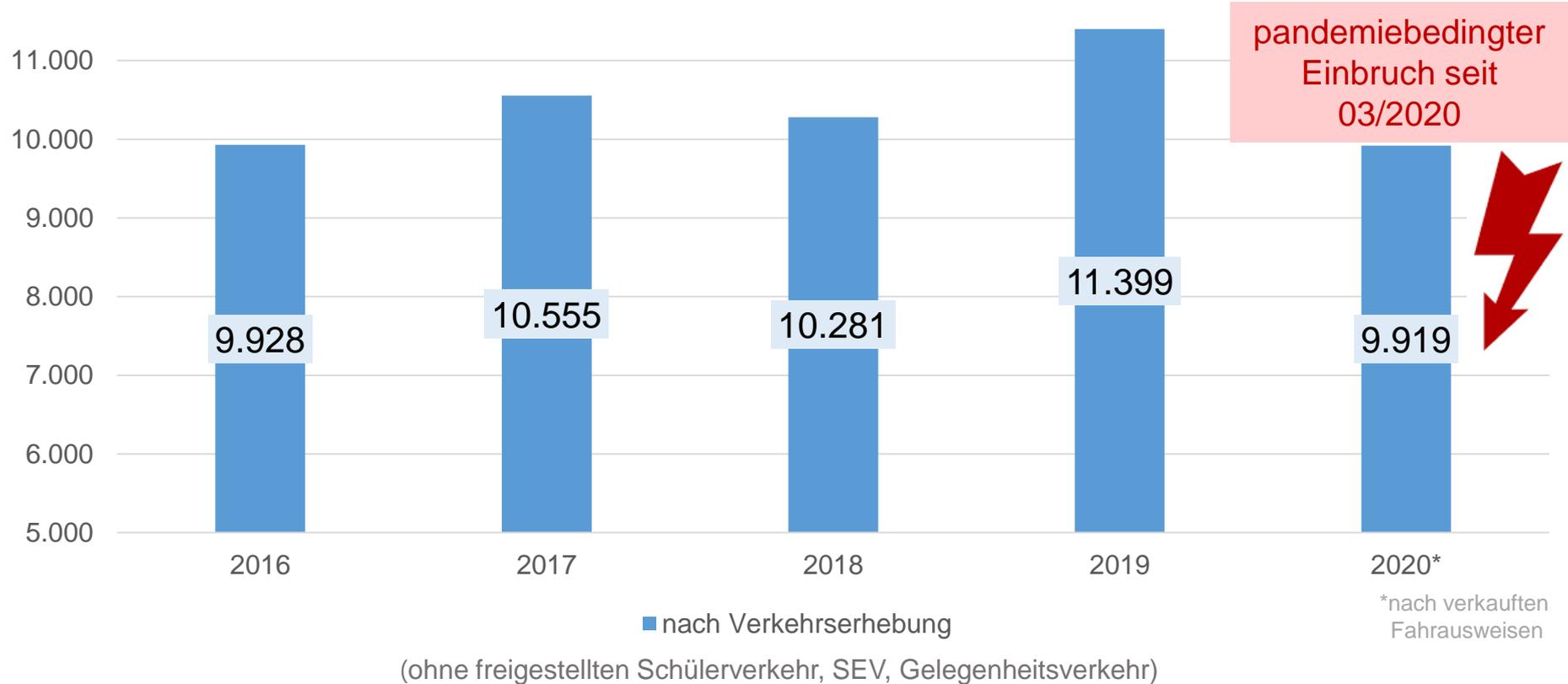
Linienlänge	960,3 km
└ davon Straßenbahn	30,5 km
└ davon Omnibusverkehr	929,8 km

Wagenkilometer	4,0 Mio. km
└ davon Straßenbahn	1,0 Mio. km
└ davon Omnibusverkehr	3,0 Mio. km
└ Regionalbusverkehr	1,4 Mio. km
└ Stadtbusverkehr	1,6 Mio. km

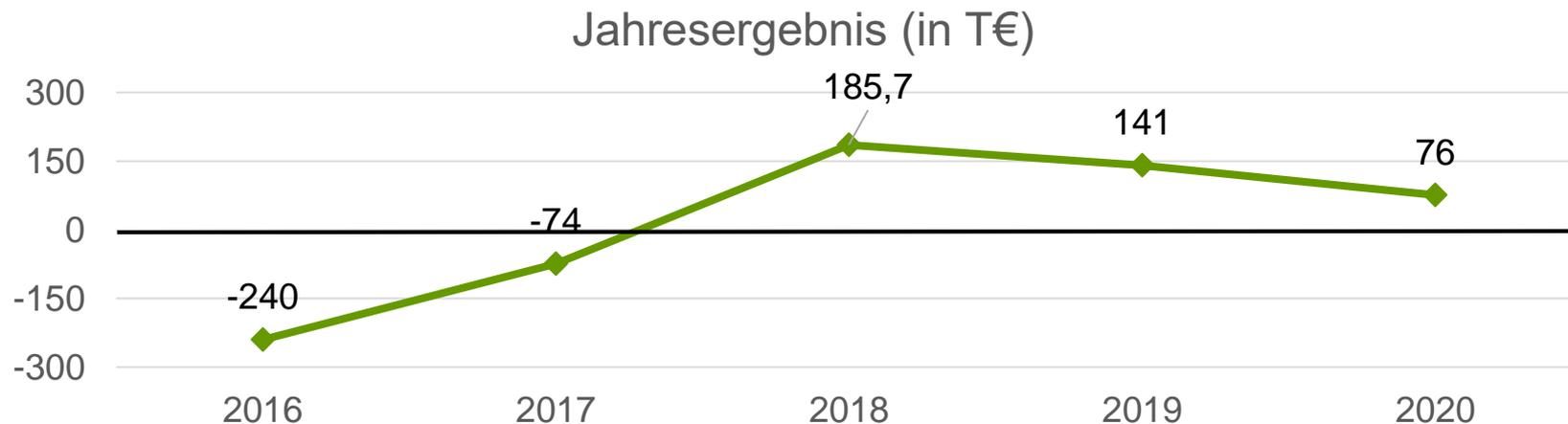
Beförderte Personen	circa 10 Mio.
----------------------------	----------------------

Stand: Mai 2021

Leistungsdaten – beförderte Fahrgäste (in Tausend)

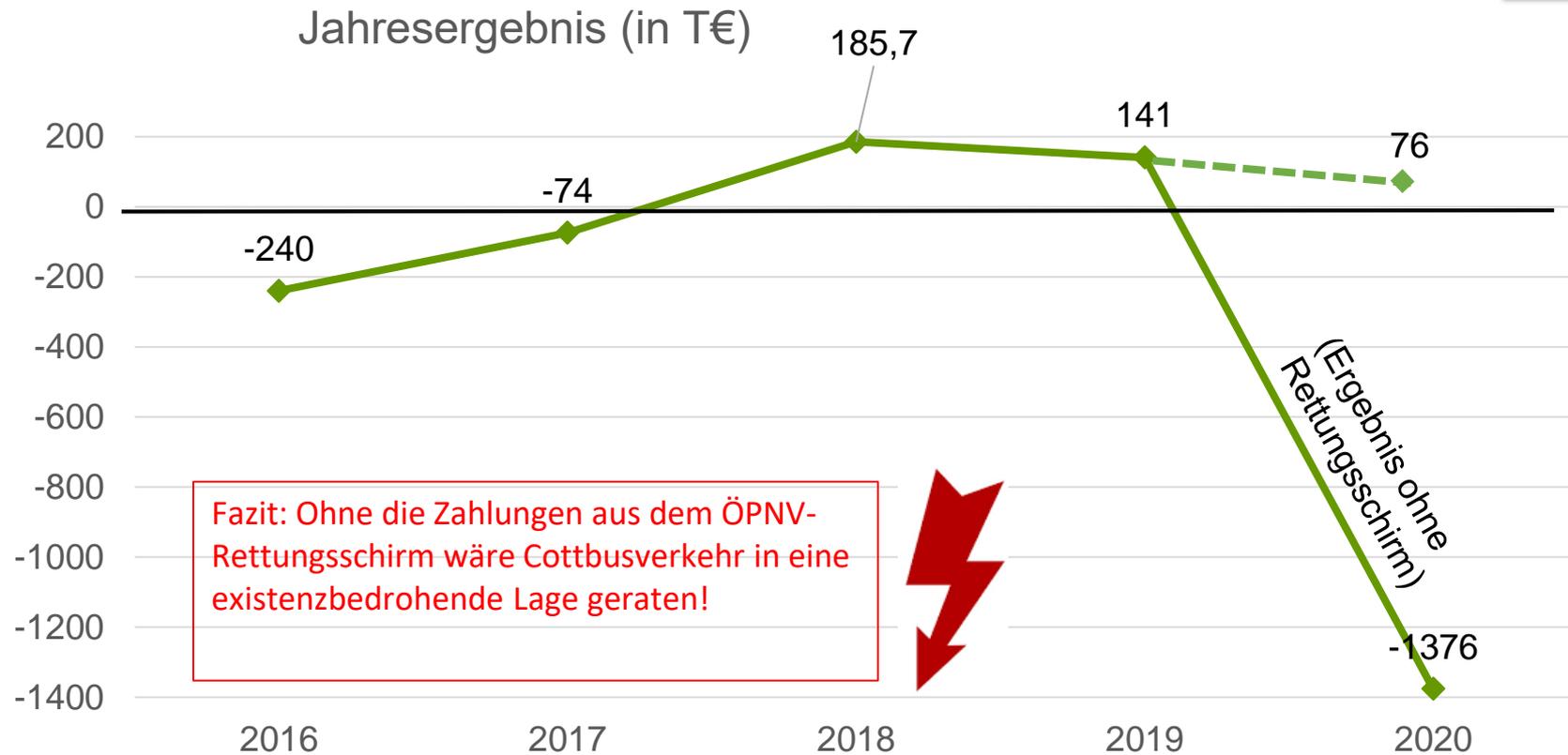


Leistungsdaten - Jahresergebnis



- Einflussfaktoren:
 - Fahrgastverlust infolge Corona-Pandemie
 - ÖPNV-Rettungsschirm
 - unternehmensinterner Ausgabestopp
- **ZIEL:** langfristige Stabilisierung des Unternehmensergebnisses

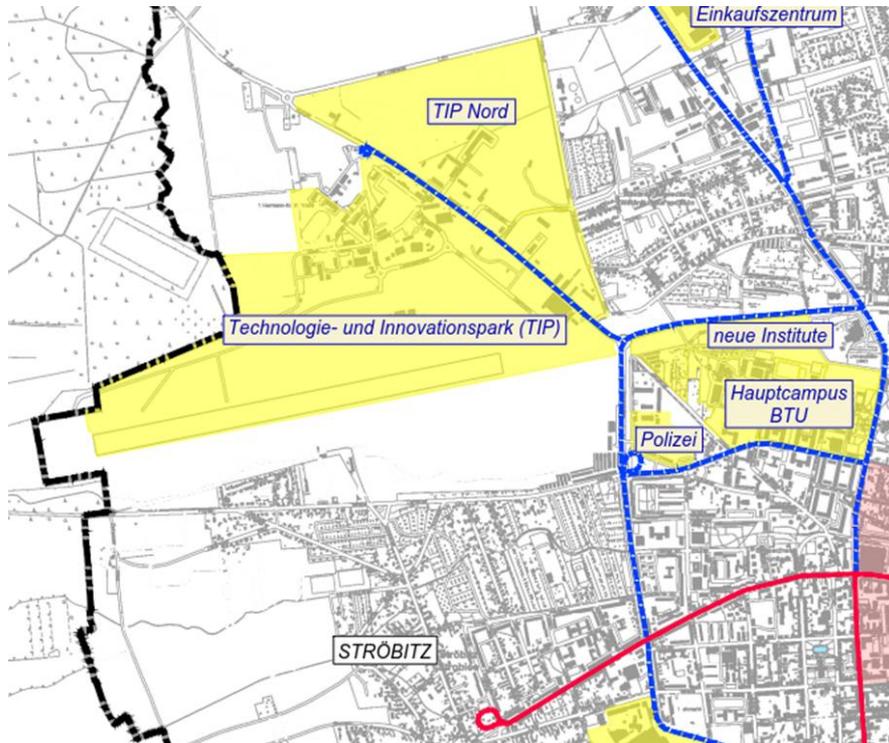
Leistungsdaten – Jahresergebnis (ohne ÖPNV-Rettungsschirm)



Projekte



WRL-Projekt: Netzerweiterung BTU und Technologie- und Industriepark (TIP)



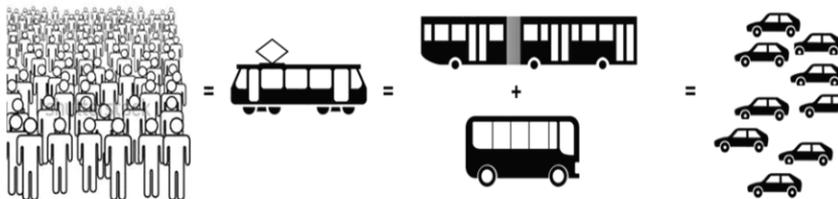
- Oberste Priorität: Betrachtungsraum BTU/ TIP/ TIP-Nord
- erste Ansiedlungen entstehen bereits, daher frühzeitig klimafreundliche ÖPNV-Infrastruktur notwendig
- bisherige Erschließung des Zentralcampus mit ca. 7000 Studierenden mit Omnibussen
- Fahrgastpotenzial durch Semesterticket
- zukünftiges Potenzial 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
- vrs! Kosten: 30.500.000 €

durch IMAG
bestätigt

WRL-Projekt: 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 €

durch IMAG
bestätigt

Aktueller Stand der Straßenbahnneubeschaffung

- seit Mitte Februar 2021 (zeit-)intensive und anspruchsvolle (digitale) Abstimmungen mit allen Beteiligten (Geschäftsführer, technische und verkehrliche Leiter, Vertreter*innen Škoda)
- Ziele:
 - Erarbeitung technischer Konzepte (Fahrwerke, Besandung, Fahrerarbeitsplatz, Drehgestelle, Wagenkasten etc.)
 - Festlegung spezieller Ausstattungsmerkmale (Kinderwagen-, Rollstuhl- und Fahrradabstellflächen, Bestuhlung, Automaten und Entwerter)
 - Bestimmung individueller Anforderungen an Fahrzeugleistung, -konfiguration und Equipment
- Herausforderung: Gestaltung von Straßenbahnen, die drei unterschiedlichen Unternehmen gerecht werden
- Details, die derzeit in Pflichtenheftphase besprochen erörtert werden:
 - Rohbaukonzept
 - Konzept Mensch-Maschine-Interface (HMI)
 - Bremskonzept und -matrix, Kupplungskonzept
 - Heizung-Lüftung-Klimatisierung (HLK-Konzept)
 - Konzept Hauptstromkreis
 - Konzept Spurkranzschmierung
 - Fahrwerke/Drehgestelle
 - Fußboden- und Innenraumkonzepte (Sitzanordnung, Haltestangen, Monitore)



Wasserstoffprojekt: 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



Wasserstoffprojekt: 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

Wasserstoffprojekt: 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

Wasserstoffprojekt: 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



Wasserstoffprojekt: Kontext des Projekts im Strukturwandel

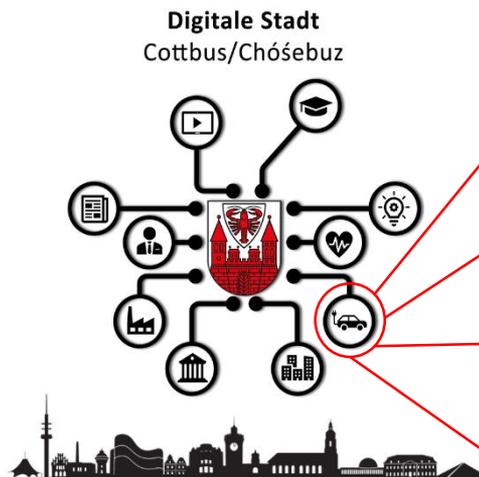
- Aktiver Beitrag zum Klima- und Umweltschutz durch den Ausbau eines umweltfreundlichen ÖPNV
- Beitrag zum Erhalt der Lausitzer Energieregion („Von der Braunkohle zum Wasserstoff“)
- Sicherung von Arbeitsplätzen und Fachkräften
- Erhöhung der Lebensqualität und somit „Standortmarketing“ für die Lausitz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

Wasserstoffprojekt: Herausforderungen

- langwierige Genehmigungsverfahren
- Einordnung des Projekts in die aktuelle Förderlandschaft



Projekt: Digitale Stadt Cottbus – Handlungsfeld „Mobilität“



- digitale Fahrgastinformation
 - WiFi und smarte Infotafeln in den Fahrzeugen
 - flächendeckende DFI-Anzeigen
- adaptive Verkehrssteuerung mit Bevorrechtigung von ÖPNV
 - adaptive Ampelsteuerung per Digitalfunk
- E-Ticketing
 - Verkauf des vollen Fahrausweissortiments via eigener App
- On-Demand-Mobility
 - smarte Mobilitätsangebote in ländlichen Ortsteilen wie Branitz oder Kahren (Anschluss „letzte Meile“)

Risiken



Risiken

1. weltweite **Pandemie** mit umfassenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Einschränkungen
 - gravierende Leistungs- und Einnahmereduzierungen
 - erhöhte Aufwendungen zur Einhaltung der Hygienestandards, Liquiditätsengpässe
2. **verzögerte Einnahmeaufteilungen** und **verschobene Verkehrserhebung** seitens VBB
3. **ausbleibende Tarifanpassungen** des VBB
4. **Digitalisierung des VBB-Tarifs** und Neuausrichtung diverser Ticketformen (geringere Einnahmen durch elektronische Tarife)
5. Einnahmeverluste durch verbundweites VBB-Abo Azubi und Anpassungen beim Schülerticket
6. weiterhin bestehender **Bilanzverlust**
7. Inkrafttreten Clean-Vehicle-Richtlinie mit Auswirkungen auf (zukünftigen) Busfuhrpark
8. **Abwanderung von Fahrpersonalen** und hoher Krankenstand schwer ersetzbarer Mitarbeitender



Chancen



Bei Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung!

Ralf Thalmann

Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH

Tel.: 0355 8662 100

Mail: info@cottbusverkehr.de

