

Beratung des Ausschusses für Bau und Verkehr

Ralf Thalmann, Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



Projektstand

„Nachhaltige Nutzung von Wasserstoff im ÖPNV“

Wasserstofftankstelle, Projektstand

- Ausschreibungsverfahren der Wasserstofftankstelle in Endphase, finale Angebote ausgewertet
- Mehrkosten bei ILB (Förderbescheid v. 07.12.2021) und Banken bereits mit indikativen Angeboten angezeigt
- Antrag auf Mehrkostenförderung bei ILB eingereicht
 - externer Gutachter (DEKRA) für Mehrkostenprüfung von ILB beauftragt
 - mündl. Bestätigung der ILB „Mehrkosten sind ausschreibungsbedingt“ → formell noch offen
 - Änderungsbescheid täglich in Erwartung
- 30-40% Anzahlung bei Bestellung erforderlich
 - sofortiger Kostenabruf bei ILB erforderlich, ist beantragt
 - CV in enger Abstimmung mit ILB
- Nach Bestellung und Anzahlung
 - schnellstmögliche Antragstellung des Erlaubnisverfahrens nach §18 BetrSichV beim Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG)
 - zum Genehmigungsantrag sind Herstellerunterlagen der Anlage einzureichen
- LEAG, Projektstand informativ
 - Bestellung der Elektrolyse ist erfolgt,
 - Genehmigungsantrag nach BImSchG in Vorbereitung

Wasserstoffbusse, Projektstand

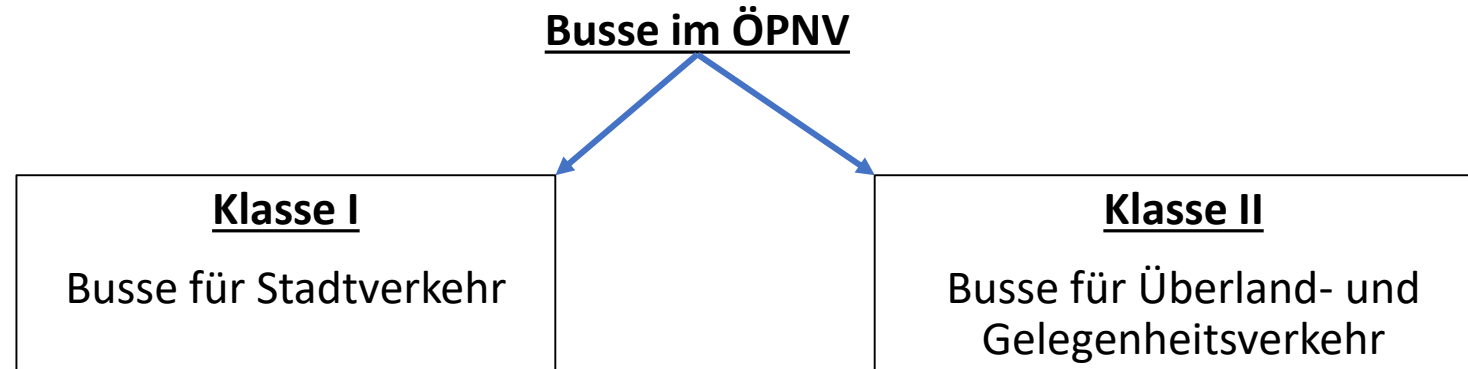
- Gemeinsames Vergabeverfahren für 46 Brennstoffzellenbusse veröffentlicht
 - 11 BZ-Busse Cottbusverkehr GmbH
 - 35 BZ-Busse Spree-Neiße-Cottbusverkehr GmbH (Übertragung Zuwendungsbescheid ist erfolgt)
- Teilnahmewettbewerb abgeschlossen
- Indikative Angebote ausgewertet
- Bietergespräche erfolgen in KW49
- Zuschlagserteilung nach finaler Angebotsphase für Mitte Januar 2024 geplant
- Komplettlieferung der Busse zum Jahreswechsel 2024/2025 kritisch
 - Abstimmung und Klärung im Bietergespräch erforderlich



ZIEL: gleichzeitige Inbetriebnahme des Gesamtprojektes (Elektrolyse, H2-Tankstelle und H2-Busse)

Sicherheit im Schülerverkehr

Nachrüstung von Gurten in Bussen



Ausgangslage, Busflotte Cottbusverkehr

- Busse gesamt 55
- durchschn. 41 Sitz-/ 49 Stehplätze bzw. 51 Sitz-/ 99 Stehplätze
- Busse Klasse I (Stadtverkehr)
 - 36 Solo- und City-Busse (ohne Gurte)
 - 13 Gelenkbusse (ohne Gurte)
- Busse Klasse II (Überland- und Gelegenheitsverkehr)
 - 6 Solobusse (mit Gurten)
 - 2 Gelenkbusse (mit Gurten)



Nachrüstung von Gurten in Bussen

Auswirkungen im Schülerverkehr-Linieneinsatz bei Nachrüstung Busse Klasse I:

- wenn alle einen Sitzplatzanspruch haben → geschätzt verdoppelt sich der erforderliche Fahrzeugbedarf
 - City-Busse müssten durch Standard-Busse ersetzt werden.
 - Standard-Busse durch Gelenkbusse.
 - Auf Fahrten mit Gelenkbussen müssten mindestens 2, manchmal 3 Busse eingesetzt werden.
 - Erhöhter Personalbedarf durch mehr Busse

Technische Auswirkungen bei Nachrüstung Busse Klasse I:

- Umfangreiche konstruktive Änderungen und Anpassungen erforderlich
- Komplette Erneuerung aller Sitze
- Änderung der Sitzbefestigung → hochfeste Fußbodenverankerung erforderlich
 - Konstruktive Verstärkung des Fußbodenchassis, inkl. neuer Korrosionsschutz
 - Komplette Erneuerung des Fußbodens
 - Erneuerung der Seitenverkleidung, da Wegfall bisheriger Sitzbefestigung
 - Erhöhter Reinigungsaufwand durch Fußbodenverankerung
- **Genehmigung jedes umgebauten Fahrzeuges durch TÜV oder DEKRA erforderlich**
- **Nachrüstung lt. Herstellerabstimmung nicht seriös kalkulierbar, bisher kein Präzedenzfall bekannt**
 - **Umrüstung fast so teuer wie Neubeschaffung → absolut unwirtschaftlich**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ralf Thalmann

Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



Backup

