

Ausschuss der Stadtverordnetenversammlung Wirtschaft, Bau und Verkehr am 28. April 2011

TOP 2.3 Entwicklung ÖPNV in Cottbus 2012 ff.



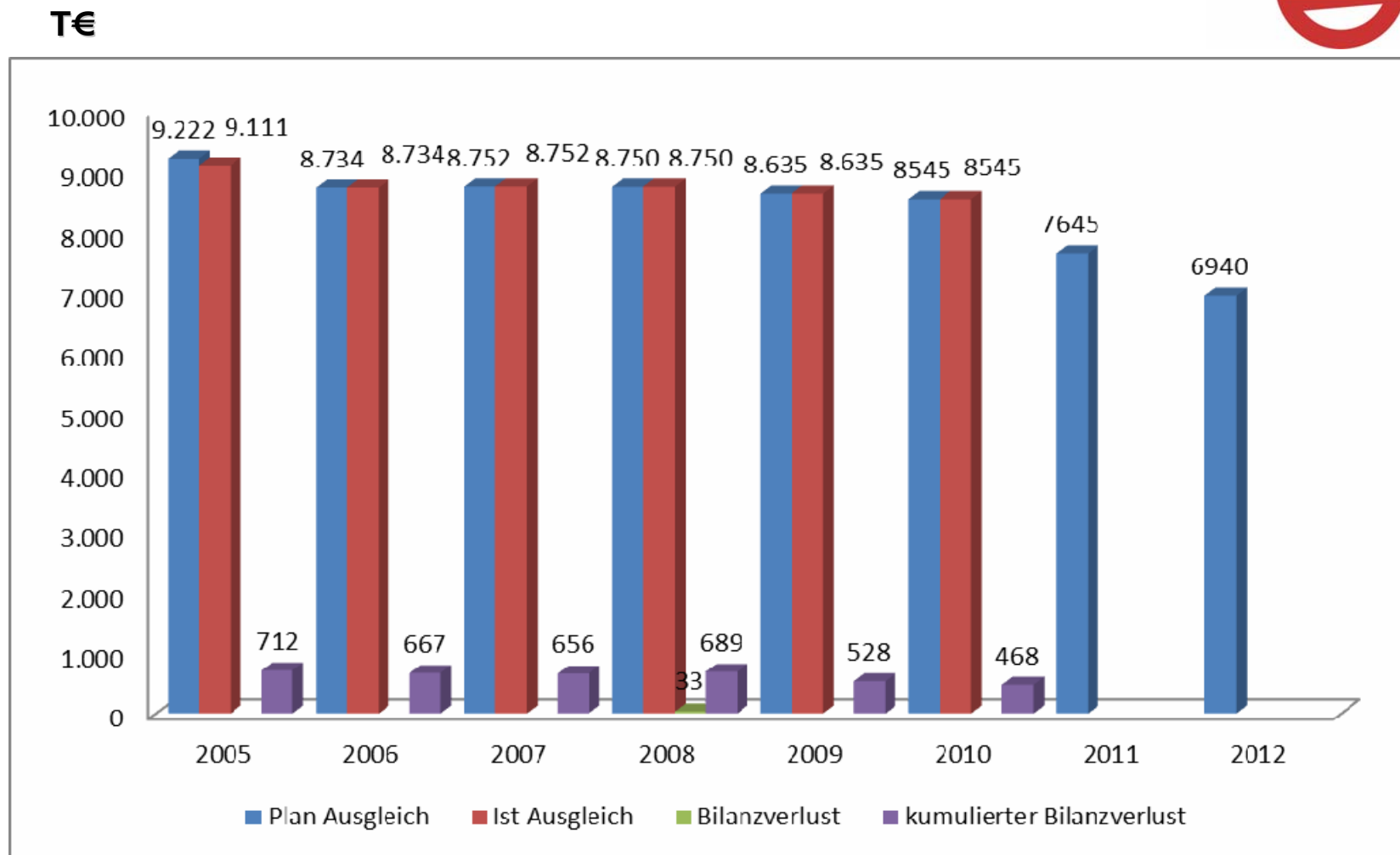
Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2011:

- **drastische Mittelreduzierungen der öffentlichen Hand**

Zuwendung/Ausgleichszahlung	Differenz zu 2010 [T€]
Zuwendung Stadt CB	-500
Zuwendung Stadt CB aus Red. Land	-285
Zuwendung Landkreis SPN	-115
Ausgleichszahlungen (Schüler, Schwerbehinderte)	- 79
Summe	-979

- **Steigende Produktionskosten**
 - tarifbedingte Personalkostensteigerung = 1,5%/Jahr
 - Kostensteigerung Energie – Diesel + 24% (01/10 -02/11)
 - Kostensteigerungen bei bezogenen Leistungen & Ersatzteilen

Entwicklung Cottbusverkehr – ÖPNV-Zuwendungen 2005-2012



Zuwendungen 2010:

Stadt Cottbus 6.400 T€,

LK SPN 2.145 T€

Zuwendungen 2011:

Stadt Cottbus 5.615 T€,

LK SPN 2.030 T€

Zuwendungen 2012:

Stadt Cottbus 5.115 T€,

LK SPN 1.825 T€

Geschäftliche Lage des Unternehmens

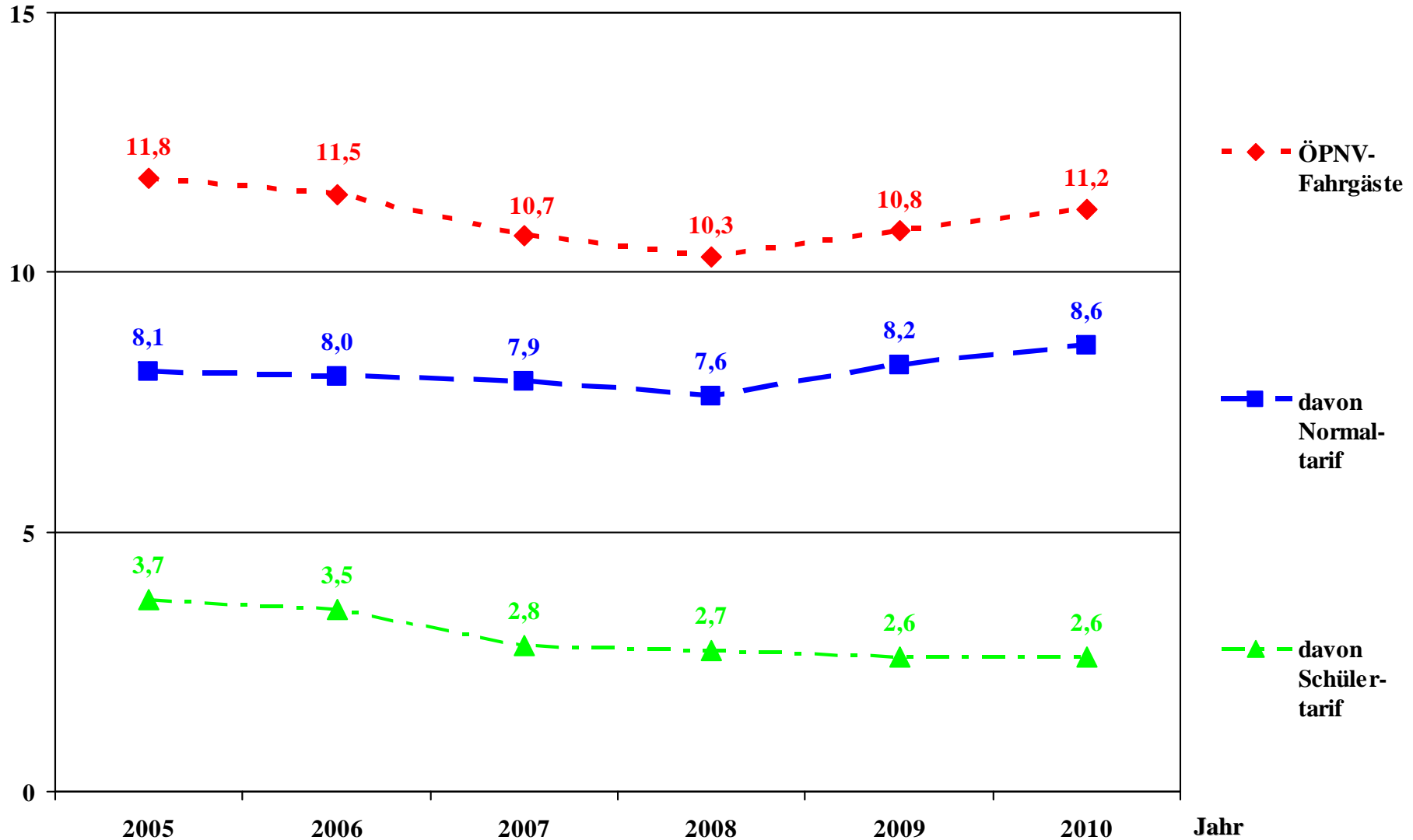


- Kompensationsmaßnahmen:
 - Veränderungen Verkehrsangebot/ Finanzierung/ Steuerung
 - Reduzierung Fahrplankilometer ! Neg. Wirkung §1(3) ÖPNVfV
 - Stärkung des Systems Straßenbahn - pos. Wirkung
 - Kostendeckungsgrad
 - Steigerung der Erträge aus Fahrgeldeinnahmen - im VBB müssen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sich gemeinsam für mehr Nutzerfinanzierung stark machen
 - Einführung eines zentralen Controllings und kaufmännischer Steuerungsinstrumente im Unternehmen CV – Knüpfung von Leistungsträgern ans Unternehmen

Entwicklung Cottbusverkehr beförderte Fahrgäste im ÖPNV Straßenbahn & Bus



Mio. Fahrgäste



- Entwicklung des ÖPNV als Teil der Stadtentwicklung/Standortfaktor für mehr Lebensqualität/Attraktivität - durch Mobilität und Umweltschutz
- Stabilisierung der Nachfrage auf dem Niveau 2007/
Steigerung der ÖPNV-Fahrten um 1% pro EW und Jahr - ab 2011 bis 2015
- Entwicklung eines attraktiven, wirtschaftlichen und nachfrageorientierten Straßenbahnsystems als Rückgrat des ÖPNV in Cottbus/
Steigerung des Kostendeckungsgrades um jährlich mind. 0,5%
(jüngste Ergebnisse: 2009 = 55,23% ; 2010 = 57,62%)
- 3 starke Linien für Cottbus mit wirtschaftlichen und attraktiven Straßenbahnen
 - direkt verknüpft mit Bahnen und Bussen am Hbf.
 - mit der Befahrung der Bahnhofsstraße
 - in einem nachfrageorientiertem und auf den Busbetrieb abgestimmten Takt
 - mit optimierten Anschlüssen zu Bus und SPNV



Ziele/Strategie

- Entwicklung eines attraktiven und wirtschaftlichen Busergänzungsnetzes, das konsequent als Zubringernetz zur Straßenbahn ausgelegt wird.
- Implementierung/Weiterentwicklung der Dienstleisterrolle bei allen Mitarbeitern
 - das Serviceunternehmen Cottbusverkehr
 - Freundlichkeit, gepflegtes Auftreten und aktive Unterstützung zeichnen uns aus
- Messbare Qualität zeichnet die Cottbusverkehr aus (funktionierende Anschlüsse, pünktliche Fahrten, wenig Ausfälle)
- Entwicklung einer attraktiven Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge)



Reduzierung der ÖPNV-Zuwendungen

- Einsparziele der Cottbusverkehr GmbH im Rahmen des HSK der Stadt Cottbus und der Reduzierung der Landesmittel 2011
 - Wirtschaftsjahr 2011
 - 500 TEUR
 - 285 TEUR
 - Planungsstand ab Wirtschaftsjahr 2012
 - 1.285 TEUR
- Es wirken weitere Zuwendungsreduzierungen des Landkreises Spree Neiße

Einsparziel 2011 – Etappe 1

Einsparung der **500 TEUR** soll erreicht werden durch

- eine Angebotsoptimierung ohne wesentliche ÖPNV-Angebotseinschränkungen:
 - Optimierte Straßenbahn- und Busnetz seit Januar 2011
- Innerbetriebliche Maßnahmen wie
 - Anpassung des notwendigen Fahrzeugbestandes
- Zusätzliche Fahrgastgewinnung

Anpassungen des Liniennetzes seit Januar 2011

Straßenbahn Liniennetz 2011

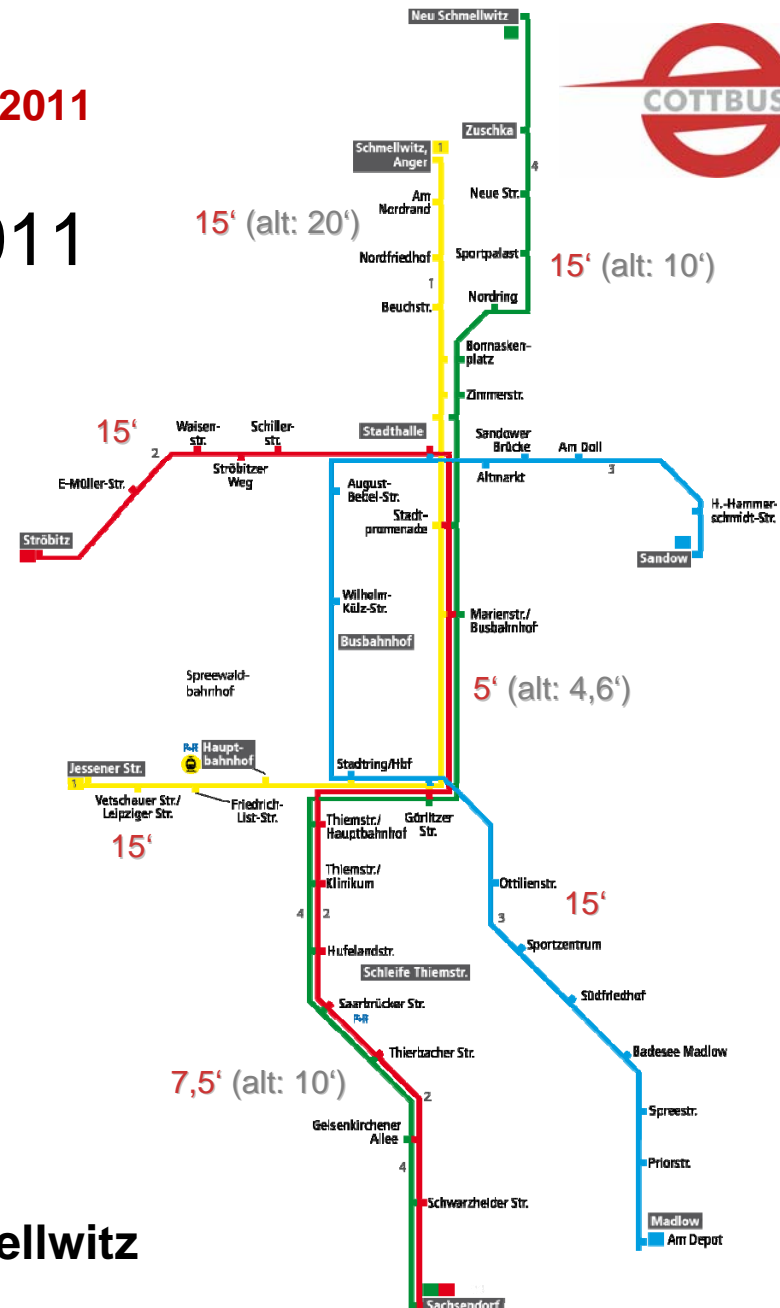
Änderung der Linie 1

Schmellwitz, Anger
|
Stadtpromenade
|
Jessener Straße

Änderung der Linie 2

Ströbitz
|
Stadtpromenade
|
Sachsendorf

Linie 4 zeitweise bis Betriebshof Schmellwitz



Omnibus Liniennetz 2011

- Änderungen im Bereich der Omnibuslinien
 - **Linie 10** wird zur Pückler Linie: täglich **Hauptbahnhof – Branitz**
 - **Linie 12 Merzdorf – Kolkwitz**: bedient neu Spreewaldbahnhof
 - **Linie 14** und **Linie 17** wurden in Sachsendorf geändert und sind nun miteinander durchgebunden
 - **Linie 15** hier führen nun alle Fahrten von **Sielow zum Hauptbahnhof**
 - **Linie 19** ersetzt im Bereich **Sadow – Dissenchen – Schlichow** die bisherige Linie 13
 - **Linie 13** wurde stark verkürzt und ist nunmehr ein Zubringer zur Straßenbahn 2/4 am **Gelsenkirchener Platz – Lausitz Park – Groß Gaglow**
 - Beschwerdeaufkommen bezüglich der Brechung der Linie 13:
bis 05. Februar – 76, bis 08. März - 7, danach - 0
- Schwerpunkt: Fahrten von Sadow zum Lausitz Park nur mit 2-maligem Umsteigen möglich

Einsparziel 2011 – Etappe 2

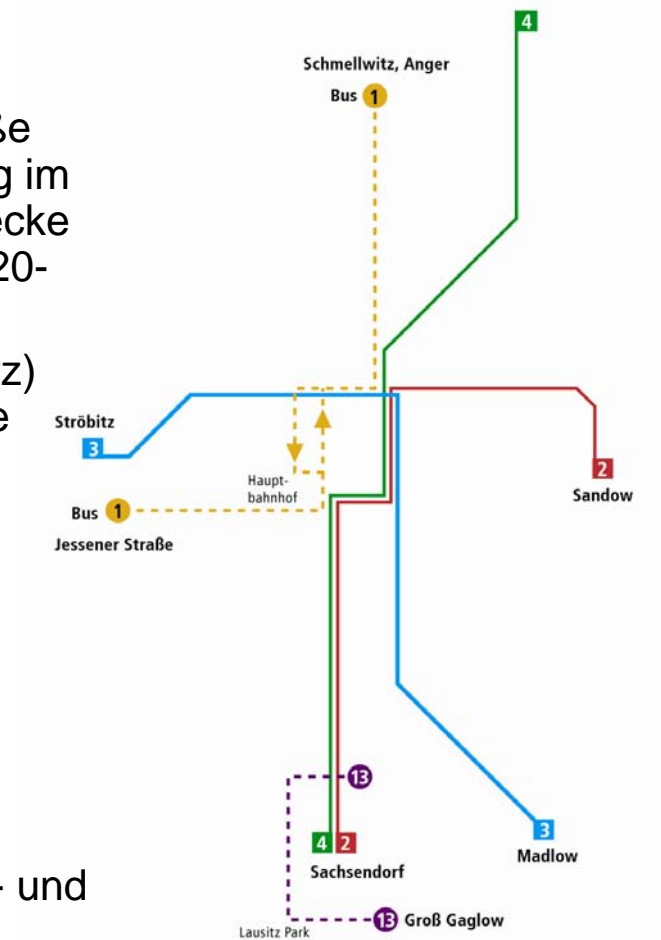
Einsparungen weiterer **285 TEUR**

- Erfordert Leistungsanpassungen im Rahmen der Baumaßnahme Bahnhofstraße sowie
- weitere Anpassungen im Busliniennetz ab Mai 2011



ÖPNV-Linienführung ab dem 08.03.2011

- **Straßenbahnlinie 1** wird im Schienenersatzverkehr mit Bussen zwischen Schmellwitz, Anger und Jessener Straße (Mo-Fr 5-18 Uhr) befahren und sichert eine Ersatzleistung im Bereich Bahnhofsstr. für die eingestellte Straßenbahnstrecke Bahnhofstraße und Dehnung der Taktfolge von 15- auf 20-Minuten-Verkehr
- **Straßenbahnlinien 2 und 3** tauschen im Westen (Ströbitz) und Osten (Sandow) ihre Endpunkte und verkehren beide durch die Stadtpromenade – Straße der Jugend
- **Neu:**
 - **Linie 2:** Sandow – Stadthalle – Stadtpromenade – Stadtring – Thiemstraße – Sachsendorf
 - **Linie 3:** Ströbitz – Stadthalle – Stadtpromenade – Sportzentrum – Madlow
 - **Linie 5:** Sandow – Stadthalle – Stadtpromenade – Stadtring – Hauptbahnhof – Jessener Straße (Abend- und Wochenendverkehr)



Am Wochenende: Linie 5 Sandow – Jessener Straße

Änderungen im Busliniennetz ab Mai 2011

- Zur Sicherung der weiteren 285 T€ durch Kürzung der ÖPNV- Landesmittel 2011 werden ab Mai 2011 folgende Änderungen vorgenommen:
 - **Linie 11 Busbahnhof – Stadthalle:**
Reduzierung auf Anruffahrten auf dem Streckenteil Goyatzer Straße – Burger Chaussee
 - **Linie 15 Hauptbahnhof – Stadthalle – Sielow:**
Reduzierung der Taktung auf 60 min zwischen 8 und 13 Uhr
 - **Linie 20 Neu Schmellwitz – Döbbrick – Maiberg:**
Reduzierung um 8 Fahrten (4 Fahrten pro Richtung) zw. 8 und 14 Uhr sowie Reduzierung des Anruflinienverkehrs um 4 Fahrten im Bereich Maiberg
 - **Linie 5N Sandow – Jessener Straße:**
Umstellung auf Kleinbusverkehr im Abendverkehr

HSK-Vorgaben 2012

- Absenkung der ÖPNV-Zuwendungen um weitere 500 T€
- Dies ist nur über weitere Leistungsanpassungen in Form von Angebotseinschränkungen zum Winterfahrplan 2011/2012 (ab 11.12.2011) möglich
 - Sehr hohe Gefahr des Wegbrechens von Einnahmen durch Fahrgastverluste!
 - Nachhaltige Schädigung des positiven Image des ÖPNV
 - Umweltgesichtspunkte bleiben auf der Strecke
 - Die Wiedergewinnung verlorener Fahrgäste ist schwierig und aufwendig und in der Regel nicht im quantitativen Verhältnis zur Abwanderung erreichbar.
 - » Ziele nicht mehr erreichbar

Umsetzungsvariante Tram

1. Angebot 2012 unverändert gegenüber 2011 (0 €)

Bewertung: + Stabilisierung/-steigerung der Nachfrage bleibt erreichbar,

- + Attraktivität des Gesamtsystems
- fehlende Finanzierung im Haushalt ab 2012 (- 500 T€)

Vorzugsvariante -

2. Angebot im Straßenbahnverkehr differenziert zwischen Schul- und Ferientagen 15`/20` (-124T€a)

Bewertung: +/- Nachfrage kann weitgehend stabil gehalten werden.

- Im Zu- und Abbringerverkehr Bus sind parallel dazu Fahrplananpassungen notwendig und führen zu längeren Reisezeiten (Linien 13, 14/17, 18, 20)
- im Haushalt nicht ausfinanziert (- 375 T€)

nur empfohlen, wenn Vorzugsvariante nicht finanzierbar ist

3. Angebot im Straßenbahnverkehr generell von 15` auf 20` umstellen (-535T€a)

Bewertung: - Für Cottbus als „Stadt der kurzen Wege“ ist bereits der Fahrplankontakt 15 Minuten problematisch, da die Wartezeit die Fußwegzeit schnell erreicht → Effekt wird bei 20-Minuten-Verkehr wesentlich verschärft.

- Der ÖPNV wird noch als „Schlechtwetter-Variante“ im Winterhalbjahr genutzt → hohe Fahrgastabwanderung (Einnahmeverluste).
- Umsteigebeziehungen Strab-Strab; Strab-Bus und Strab-SPNV werden verschlechtert.
- Das Gesamtsystem Straßenbahn wird wieder infrage gestellt → schlechte Nutzung der teuren Infrastruktur Straßenbahn.

+ entspricht Haushaltsplanung

zur Umsetzung nicht empfohlen

Umsetzungsvariante Omnibus

4. Brechung der Linie 16 in 16 und 16A (-81 T€)

Bewertung:

+ betriebswirtschaftliche Wirkung, da technologisch bedingte Verlustzeiten minimiert werden und der Gelenkbuseinsatz auf die stark belasteten Abschnitte beschränkt bleibt (BTU/Hbf./Sachsendorf)

zur Umsetzung empfohlen

5. Taktdehnung auf Linie 10,13,14/17,16A (-314 T€)

Bewertung:

- Hohe Fahrgastverluste durch Taktdehnung sind zu erwarten.
- abgewanderte Fahrgäste auf den Buslinien fehlen am Ende auch im System Straßenbahn und im Gesamt- ÖPNV Cottbus

zur Umsetzung nicht empfohlen

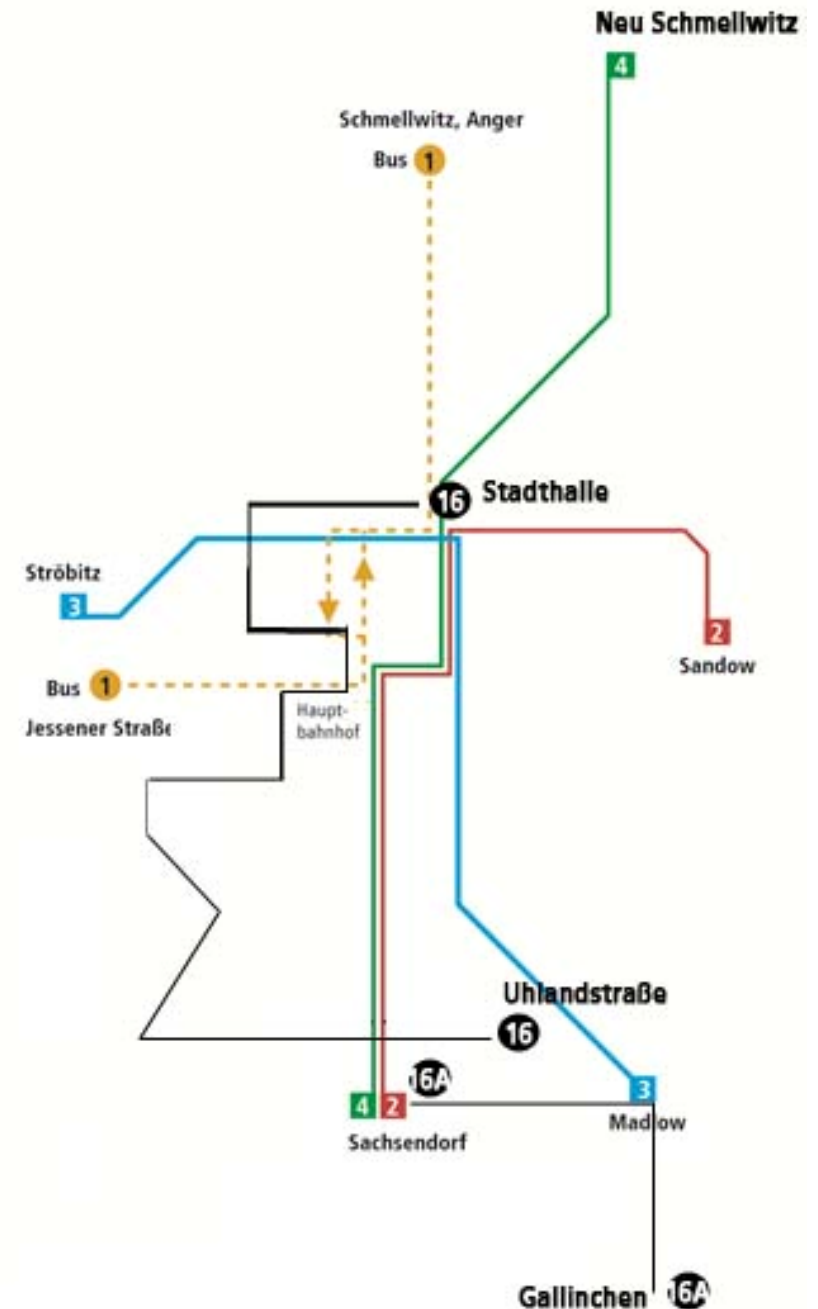
Linie	Takt	Takt
10	2011 30/60	2012 60
12	30/60	30/60
13	15	30
14/17	60	90
15	30/60	30/60
16	20	20
16A	(30/60)	HVZ 60
19	30/60	30/60
20	30/60	30/60

Mögliche Änderungen im Bus-Liniennetz ab 2012

Änderung im Bereich der Linie 16

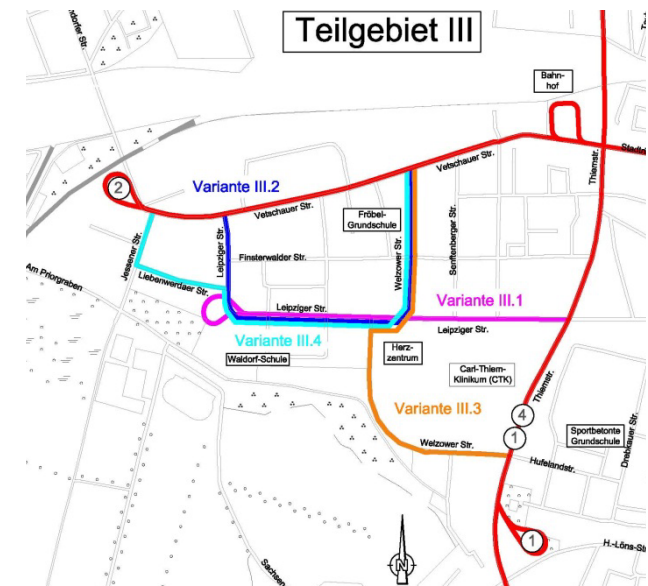
Brechung im Bereich Gelsenkirchener Allee und Aufteilung in:

- **16 Stadthalle -**
BTU – Hbf. – Uhlandstraße
⇒ **im 20-Minuten-Takt**
- **16A**
Sachsendorf – Madlow – Gallinchen
⇒ **im 60-Minuten-Takt**
(Einsatz nur in Hauptverkehrszeiten)



Cottbus mit 3 starken Straßenbahnlinien mit der Erschließung des Klinikums

- Mit Umsetzung der Erschließung des Klinikums durch die Straßenbahnnetzwerkerweiterung entsteht ein neues und effizientes Gesamliniennetz
 - ⇒ Generiert nachhaltig hohe Einsparungen und sichert über Attraktivität stabile Einnahmen
 - ⇒ Das Einsparpotential beträgt ca. 440 T€/a
 - ⇒ Fördermittelproblem
 - ⇒ Haushaltsproblem Aussetzung HSK 2012 bis 2014/2015
 - ⇒ **Cottbusverkehr empfiehlt eine Aussetzung des HSK-Beschlusses für 2012 zur Umsetzung dieser Alternative, da bereits im Jahr 2011 weitere 285 TEUR gegenüber dem HSK-Beschluss / 500 TEUR zu kompensieren sind.**



Empfehlungen CV an den Aufgabenträger:

- attraktiver und wirtschaftlicher ÖPNV in Cottbus durch:
 - **Umbau des Straßenbahnnetzes**
 - Streckenerweiterung CTK
 - Streckenauffassung Schmellwitz Anger, Teil Jessener Str.



➤ Aussetzen 2. Stufe HSK bis zur Realisierung Straßenbahnumbau 2015

- Kompromisszenario 2012 bis 2015, wenn Finanzierung ÖPNV nicht auf dem Niveau 2011 gehalten werden kann:

Differenzierung Schul-/Ferientage Strab 15`/20`
Brechung Linie 16 – „16a“

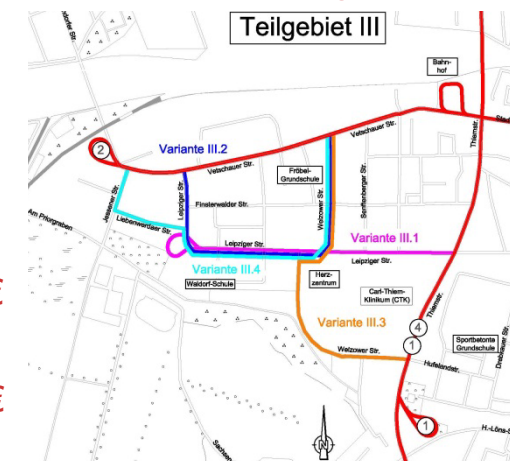
Korrektur ÖPNV-Zuwendung ab 2012
 Summe ÖPNV-Zuwendungsreduzierung CV 2012
 gegenüber 2010 ff.

-124 T€

- 81 T€

+ 295 T€

- 990 T€



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Jörg Reincke, Geschäftsführer Cottbusverkehr

