

Aktuelles zum ÖPNV in Cottbus

1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf
2. Straßenbahnkonferenz vom 4. Mai 2017 in Potsdam
„Urbane Mobilität sichern!“
3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung
Straßenbahnneubeschaffung

Ralf Thalmann, Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

Grundlagen des Unternehmens

21 Straßenbahnen (Typ KTNF 6)
Durchschnittsalter: fast 30 Jahre

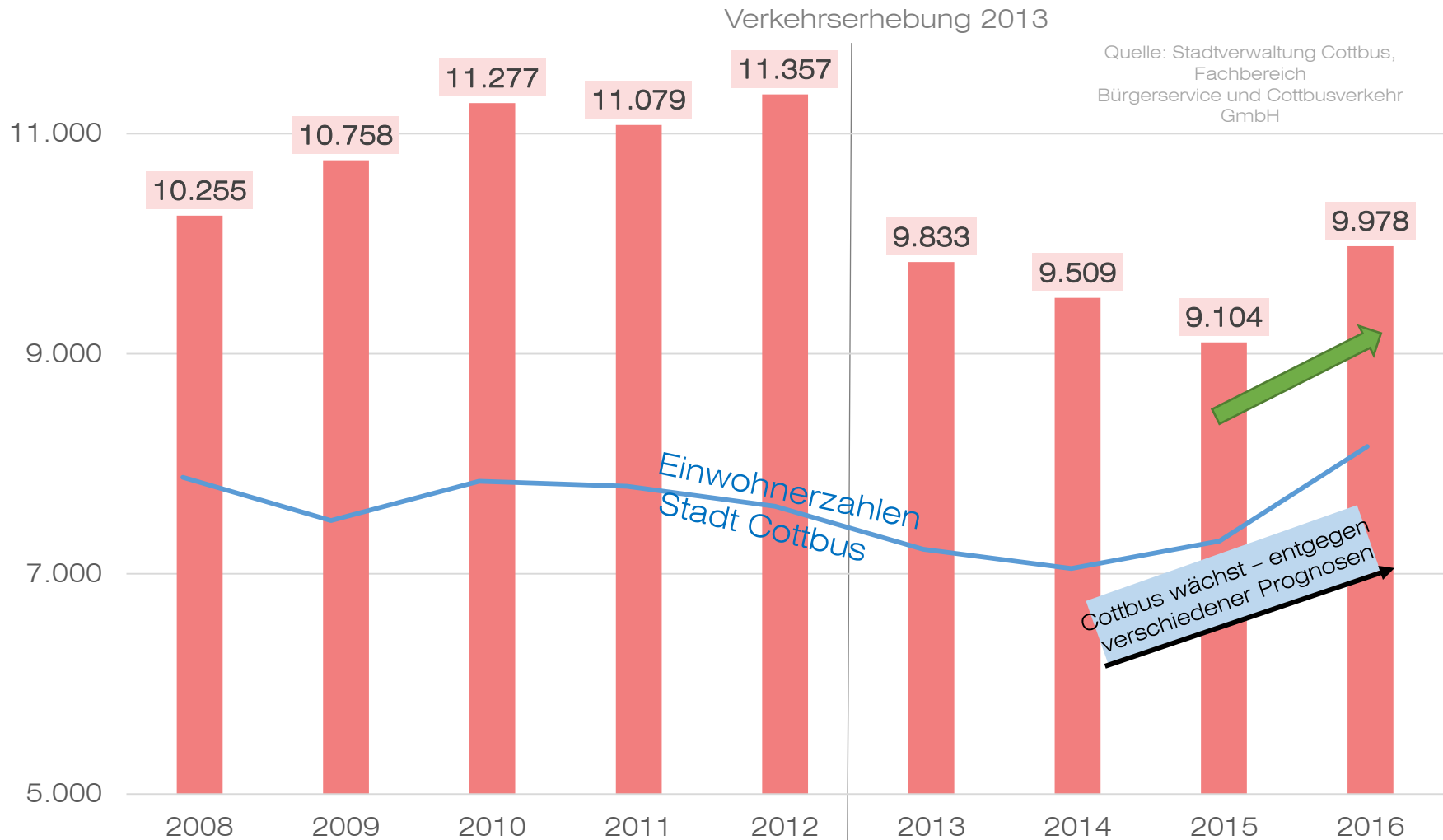


50 Omnibusse
Durchschnittsalter: 9,7 Jahre

Linien	48
└ davon Straßenbahn	4 (5)
└ davon Omnibusverkehr	44
Linienlänge	960,3 km
└ davon Straßenbahn	29,2 km
└ davon Omnibusverkehr	929,8 km
Haltestellen	633
└ davon Straßenbahn	49
└ davon Omnibusverkehr	584
Geleistete Wagenkilometer	5,1 Mio. km
└ davon Straßenbahn	1,0 Mio. km
└ davon Omnibusverkehr	4,1 Mio. km
Beförderte Personen	rund 10 Mio.
Beschäftigte Personen	246
└ davon Auszubildende	11

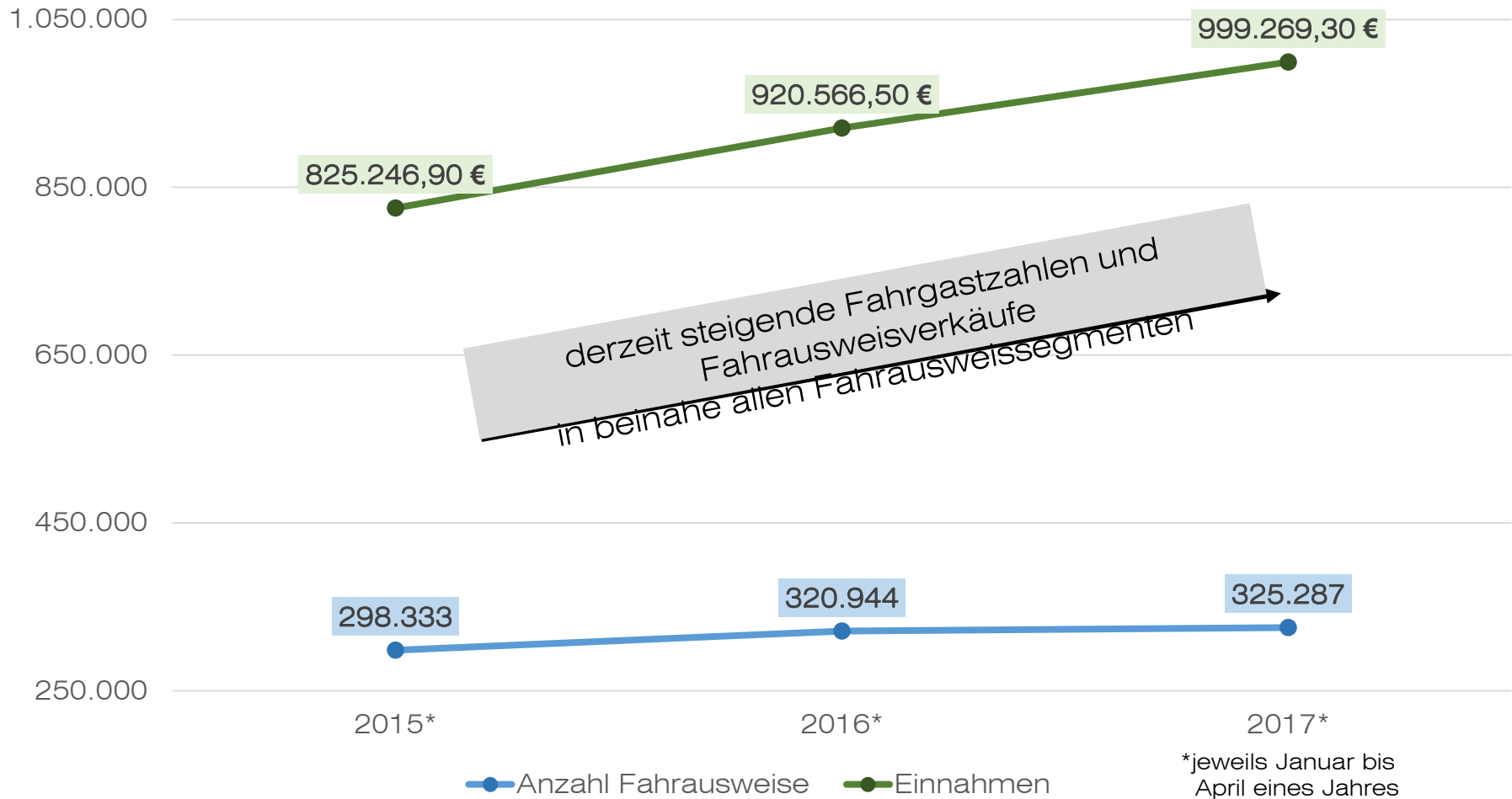
1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

Fahrgastzahlen und Entwicklung Einwohnerzahlen

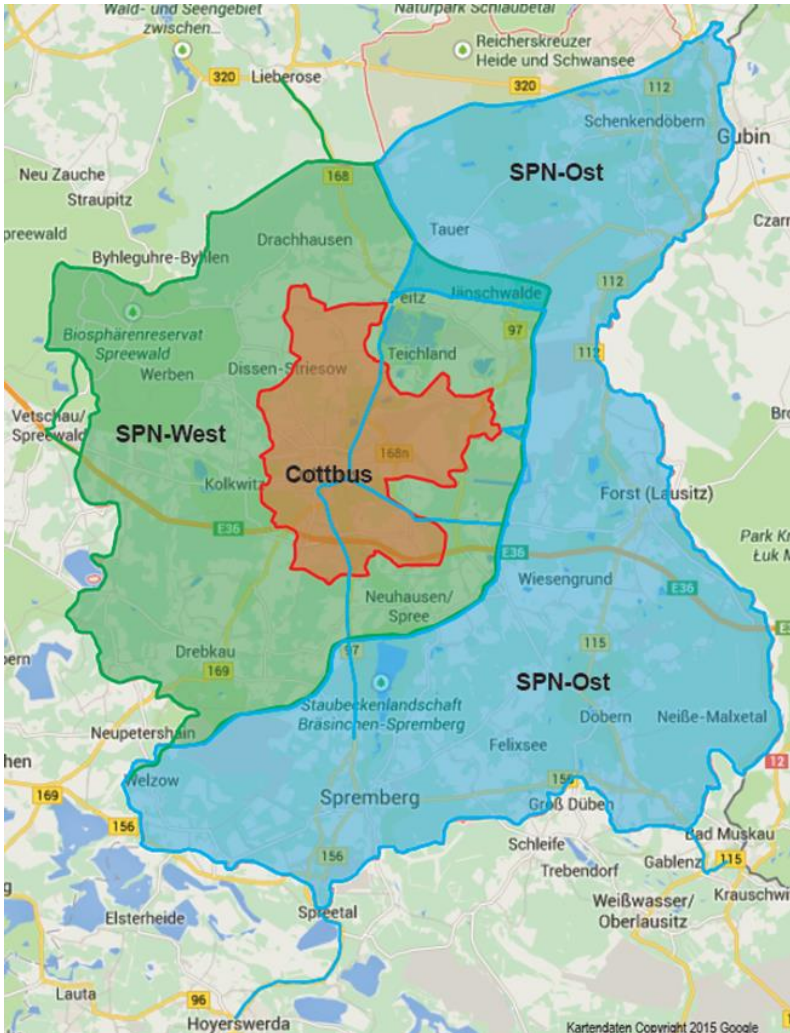


1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

Auswahl verkaufter Fahrausweise in 2017 (Tarifbereich Cottbus AB)



1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf Direktvergaben und Verkehrsverträge



Landkreis SPN

- Verkehrsvertrag im Kreistag beschlossen
- Vertragsgegenstand durch Landkreis Spree-Neiße und Stadt Cottbus abgestimmt
- Unterzeichnung am 27. April 2017 im Beisein beider Aufgabenträger im Landratsamt in Forst erfolgt
- Cottbusverkehr für weitere 10 Jahre mit ÖPNV betraut

Stadt CB

- Verkehrsvertrag am 22. Februar 2017 einstimmig durch Stadtverordnete beschlossen
- Unterzeichnung am 7. März 2017 durch Oberbürgermeister, Dr. Niggemann und Geschäftsführer erfolgt
- Anträge für Liniengenehmigungen fristgerecht beim Landesamt für Bauen und Verkehr eingegangen
- Cottbusverkehr für 22,5 Jahre mit ÖPNV betraut

LAN

- Ausschreibung Subunternehmerleistungen in beiden Linienbündeln erfolgt derzeit

1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

Bilanzverlust und Entwicklung Jahresergebnis

Bilanzverlust

mögliche Wirkung
durch
Verrechnung
Kapitaleinlage

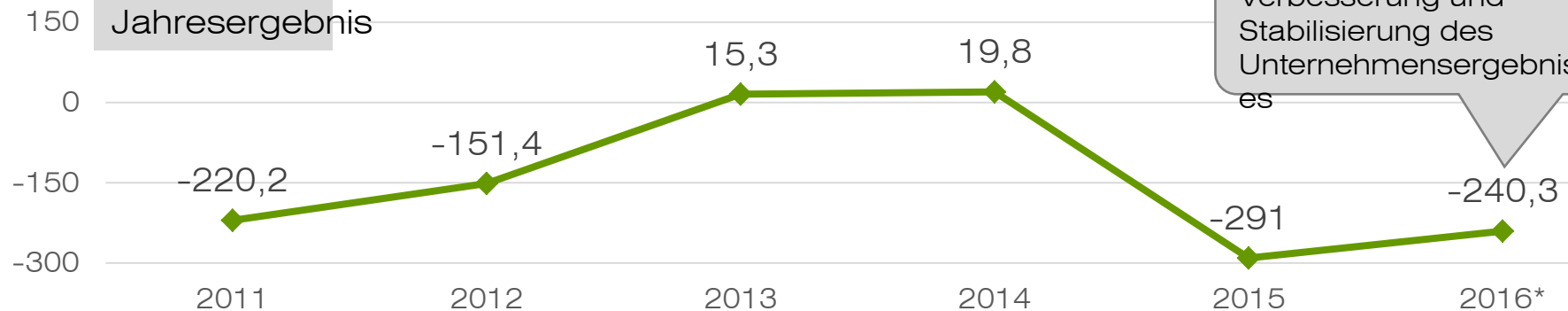


positive
Einflussfaktor
en
ab 2017

- ✓ Abschluss Verkehrsverträge Linienbündel Stadt Cottbus (22,5 Jahre) und Linienbündel Spree-Neiße/West Teilnetz 1 (10 Jahre)
- ✓ derzeit steigende Fahrgastzahlen und Fahrausweisverkäufe in beinahe allen Fahrausweissegmenten
- ✓ höhere Einnahmen aus Erhöhtem Beförderungsentgelt

ZIEL: langfristige
Verbesserung und
Stabilisierung des
Unternehmensergebnis

Jahresergebnis



1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

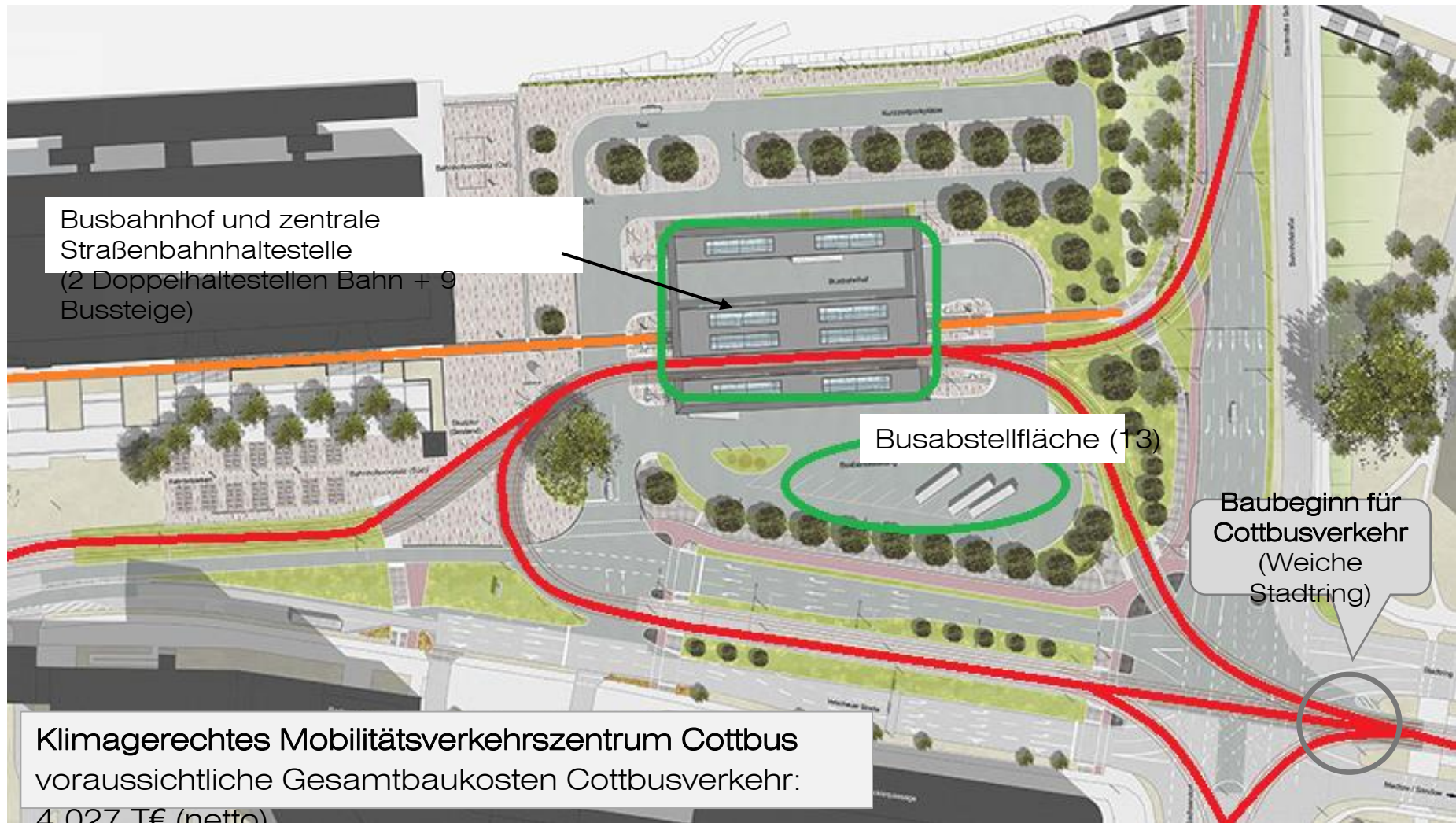
Bau des Klimagerechten Mobilitätsverkehrszentrums 2016-2019

- 2 Teilprojekte:
1. Verkehrsknoten Bahnhofsvorplatz Ostseite
 2. Verlängerung Personentunnel und Vorplatz Nordseite
- zentrale Verknüpfung SPNV und ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr, Individualverkehr
 - Verlegung des Busbahnhofs sowie verstreuter Haltestellen zum Bahnhofsvorplatz



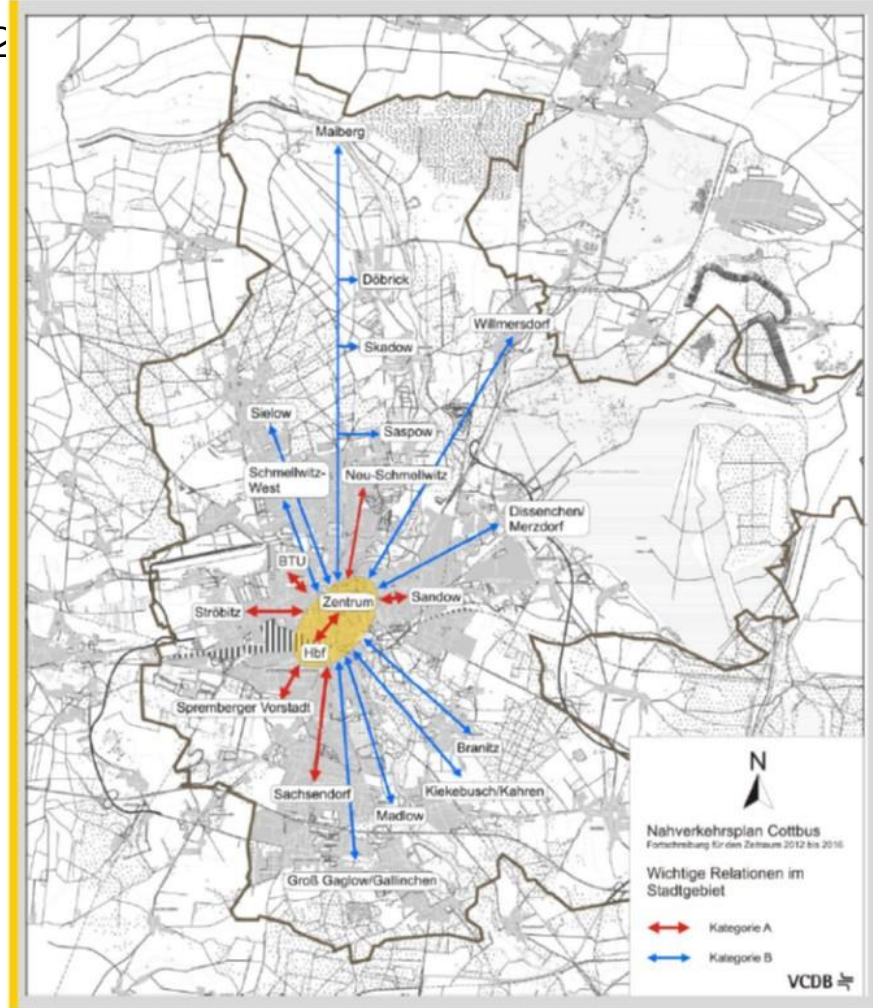
1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

Bau des Klimagerechten Mobilitätsverkehrszentrums 2016-2019



1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

- aktueller Nahverkehrsplan Gültigkeit 2012
2016
(Verlängerung bis 2017 aufgrund
Direktvergaben)
- derzeit Fortschreibung für 2018-2022
- Erarbeitung durch Firma PROZIV
Verkehrs- und Regionalplaner aus Berlin
- Themenschwerpunkte:
 - Analyse der Verkehrsströme
 - Ermittlung der Nachfrageströme
 - Vergleich Ist-Zustand und
Bedarfsabfrage
(Taktung, Linienführung,
Verkehrszeiten...)
 - Erschließungsqualität
 - Bewertung der Haltestellensituation
 - Analyse Barrierefreiheit



1. Aktuelles aus dem Geschäftsverlauf

Laufende neue Marketingaktionen

Nachtschwärmer-Ticket – NEU seit 16. März 2017

- Kosten 3,60 € (Preis einer Tageskarte)
→ nur in Cottbus gültig, nicht Teil der Einnahmenaufteilung
- gültig von 18 – 06 Uhr des Folgetages Tarifbereich Cottbus AB
- Ermäßigungen bei **insgesamt 32 teilnehmenden Partnern**
(kostenloser Kinonack, Preisnachlass auf Wochengericht, Bowlings gratis)
- Rabatt am Entwertungstag oder binnen eines Monats einlösbar
- erhältlich im Kundenzentrum, an Fahrausweisautomaten, bei Verkaufsagenturen
- Informationen im eigens produzierten Nachtschwärmer-Guide zusammengefasst



Ausstellung „Stationen der Zeit“ 11. Mai bis 30. Juni 2017

- Turbinensaal des alten Cottbuser E-Werks
- zahlreiche Fotografien, Installationen und interaktive E
- Öffnungszeiten: donnerstags und freitags 14 – 18 Uhr
ab 13.05. jeden zweite Samstag 10 – 16 Uhr



2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ grundlegende Thesen



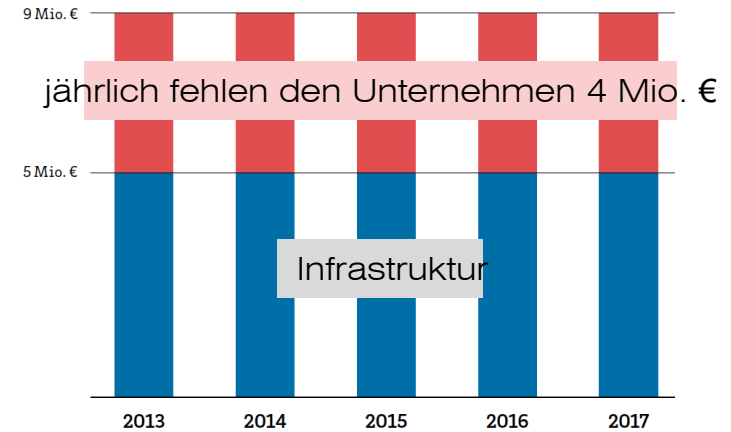
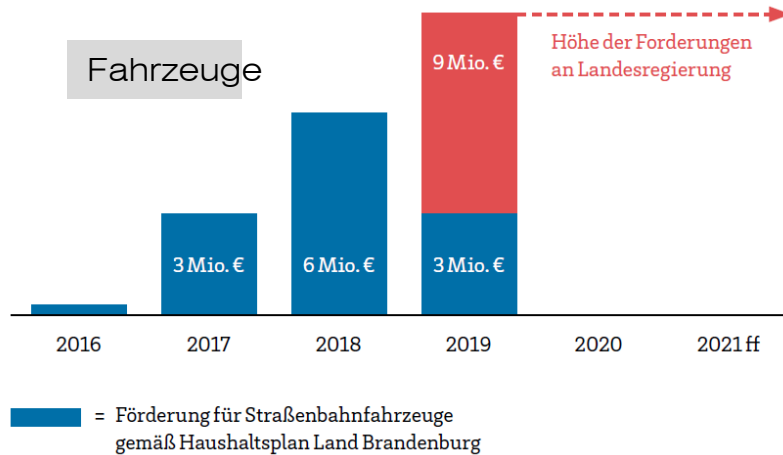
- keine funktionierenden Städte ohne ÖPNV
- leistungsfähiger ÖPNV bedarf gesicherter Finanzierung des Betriebs und der Infrastruktur
- ÖPNV (besonders Straßenbahn) ist Rückgrat und Innovationstreiber urbaner Elektromobilität



Straßenbahnen...

- erfüllen schon heute potentiell zu erzielende umwelt- und verkehrspolitische Ziele
- decken breites Kapazitätsspektrum (bedarfsflexibel → 130 bis 500 Plätze je Zug und Fahrer)
- ermöglichen höhere ÖPNV-Anteile als Busse
- setzen Stadtentwicklungsachsen und

2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ Der Status quo in Brandenburg



Land	Durchschnittsalter der Fahrzeugflotten		Fördersatz	Erläuterung
Meck-Pom.		15,7	–	Einzelfallförderung dennoch möglich. Dabei zuletzt 49,1% im Jahr 2014
Sachsen		19,8	50%	Aus EFRE-Förderung zuletzt sogar 75% für Chemnitz
Sachsen-Anhalt		16,2	–	Einzelfallförderung dennoch möglich. Dabei zuletzt 40% im Jahr 2013
Thüringen		16,6	max. 70%	Real durchgehend 70% in den letzten Jahren (2012/2013)
Brandenburg		26,1	–	keine Förderung bis 2016

ohne Potsdam
ø 31,7 Jahre

2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“

Bemühungen der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Frankfurt (Oder)

- Voraussetzung: Nahverkehrsplan Frankfurt (Oder)

→ Straßenbahn bleibt Hauptlastträger im ÖPNV

- Erarbeitung verschiedener Beschaffungsvarianten

beispielsweise:

- Teilersatz des Fuhrparks

- gestaffelte

Kompletterneuerung

- gleichzeitige

Kompletterneuerung

- Gesellschafterbeschluss zur Beschaffung 15 neuer Straßenbahnen (2017-2021) liegt seit 2014 vor

- Im Frühjahr 2017 Einbringung der Beschlussvorlage „100 Prozent Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 durch



2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ Ergebnisse und Zielstellungen

positive Auswirkungen von Straßenbahnerschließungen:

- Beeinflussung Bodenwerte
- Steigerung Wohnqualität
- Erhöhung Einzelhandelsnachfrage
- Verbesserung der Mobilität von
Arbeitskräften sowie der Erreichbarkeit
von Kultur- und Freizeiteinrichtungen
- Anbindungen neuer
Wohn-/Industriequartiere

Ziele: Erhalt funktionierender
Infrastrukturen

Erweiterung barrierefreier
Fahrzeuge

Stärkung der Umweltverbundes

**Der ÖPNV ist in der Lage den neuen
Anforderungen gerecht zu werden –
aber nicht ohne die notwendigen
finanziellen Mittel**



Auszüge aus dem Leitbild für die Stadt
Cottbus 2035:

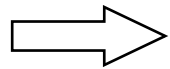
„Innerhalb der Stadt wird ein
zukunftsorientierter, sicherer sowie
sozial- und umweltverträglicher Verkehr für
eine Stadt der kurzen Wege entwickelt.

Dabei spielt die **Straßenbahn als
traditionsreichster Baustein der
Elektromobilität** eine wichtige Rolle.“

2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ Vorteile der Elektromobilität

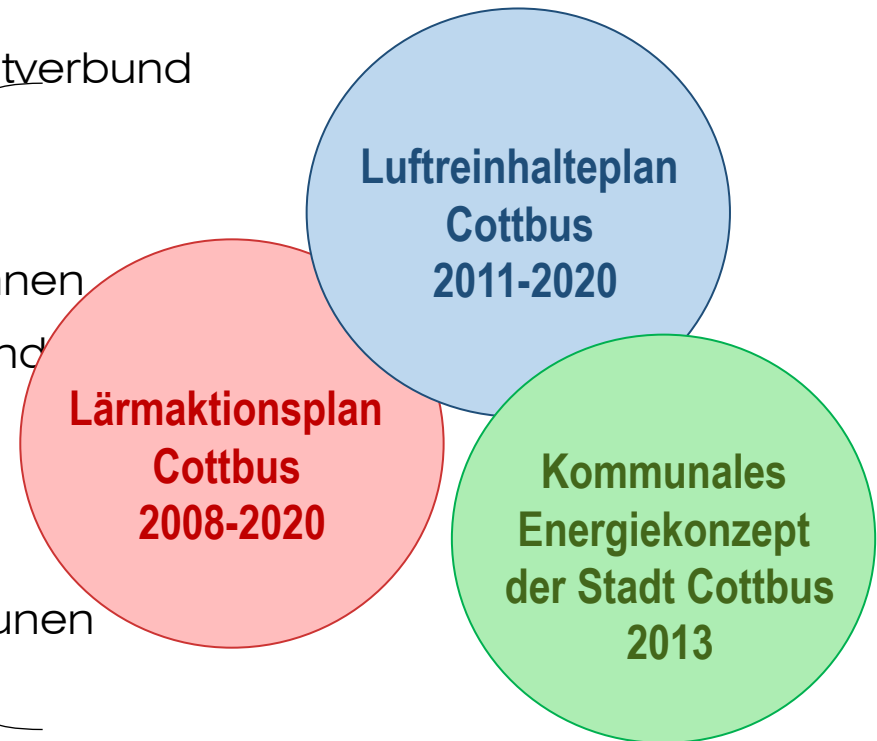
Warum elektrische Antriebe?

- ✓ Erfüllung von Umweltschutzmaßnahmen
- ✓ Einhaltung der Klimaschutzziele
- ✓ Verbesserung des Image und der Wahrnehmung als umweltfreundliches Unternehmen
- ✓ Erfüllung des Eigenanspruchs im Umweltverbund
- ✓ Beitrag zur Nachhaltigkeit



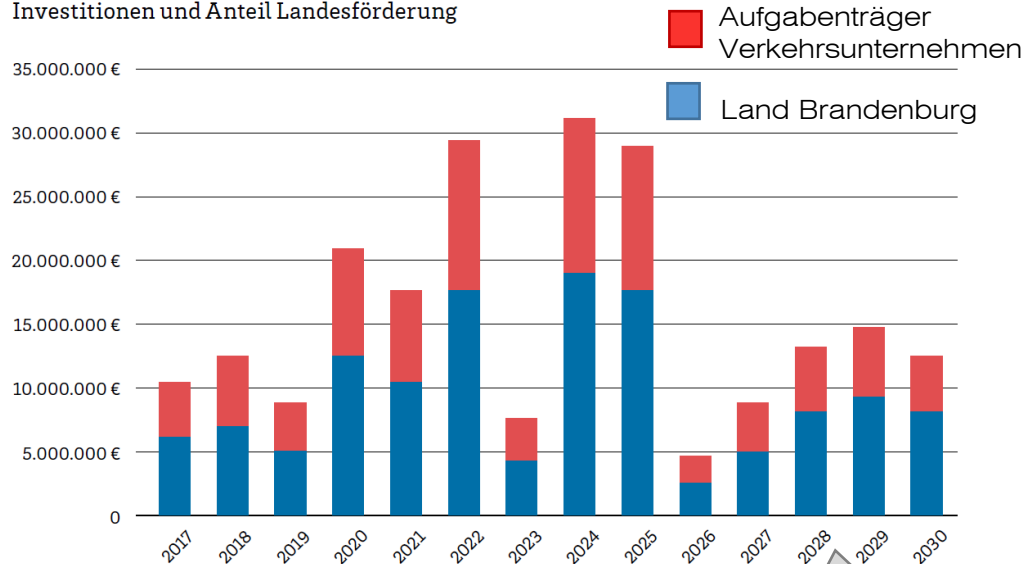
Erhalt leistungsstarker Straßenbahnen
und Ergänzung durch umweltfreundliche
Elektrobusse (Synergieeffekte)

adaptierbar auf nahezu alle Kommunen



2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ Fazit der Landesregierung

Investitionen und Anteil Landesförderung



Sicht des MIL des Landes Brandenburg

- es stehen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung
- ÖPNV ist eine **freiwillige** Aufgabe der Aufgabenträger
- langfristige Planungen aufgrund kurzer Haushaltspläne schwierig

Sicht der Straßenbahnbetriebe Brandenburg

- jährlich 9 Mio. € Förderung erforderlich
→ Ziel: Verstetigung der Zuweisungen
- Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln erscheint möglich



bei Förderzusage des Landes Zusicherung der Unternehmen, Schwankungen für gleichmäßige Beschaffung zu „glätten“

2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ Der Status Quo in Cottbus

Straßenbahnpark

Der Status quo

- 21 Straßenbahnen Typ KTNF 6
(mit nachträglich eingebautem Niederflurmittelteil)
- bisher acht eigenständig ertüchtigte „Langläufer“ (9. in
- Durchschnittsalter 30 Jahre



Baujahr	1983	1985	1986	1987	1988	1990
Anzahl	2	1	4	7	4	3
Alter in Jahren	34	32	31	30	29	27



Vorgabe laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG):

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität

oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personen-nahverkehrs bis zum 1.

Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

2. Straßenbahnkonferenz „Urbane Mobilität sichern!“ Der Status Quo in Cottbus

Straßenbahnfuhrpark

Der Status quo

- 21 Straßenbahnen Typ KTNF 6
(mit nachträglich eingebautem Niederflurmittelteil)
- bisher acht eigenständig ertüchtigte „Langläufer“
- Durchschnittsalter 30 Jahre

eigentlich nur 9
Mio. €
(abzüglich 3 Mio.
€ für
Barrierefreiheit)



Baujahr

1990

1990

Alter in

(3

3

27

einmalige Finanzspritze erkämpft
(3 Mio. € in 2017, 6 Mio. € in 2018 und 3 Mio. € in 2019 = 12 Mio. €)
→ Cottbus erhält davon rund 1,5 Mio. €

ABER: Förderung zur Beschaffung neuer Straßenbahnen im
Land Brandenburg weiterhin fraglich!



Personenbeförderungsgesetz
(BVG):

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer
Mobilität

oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit
dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des
öffentlichen Personen-nahverkehrs bis zum 1.

Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu
erreichen.“

3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Straßenbahnneubeschaffung Der Status Quo in Cottbus und der „Langläufer“-Umbau



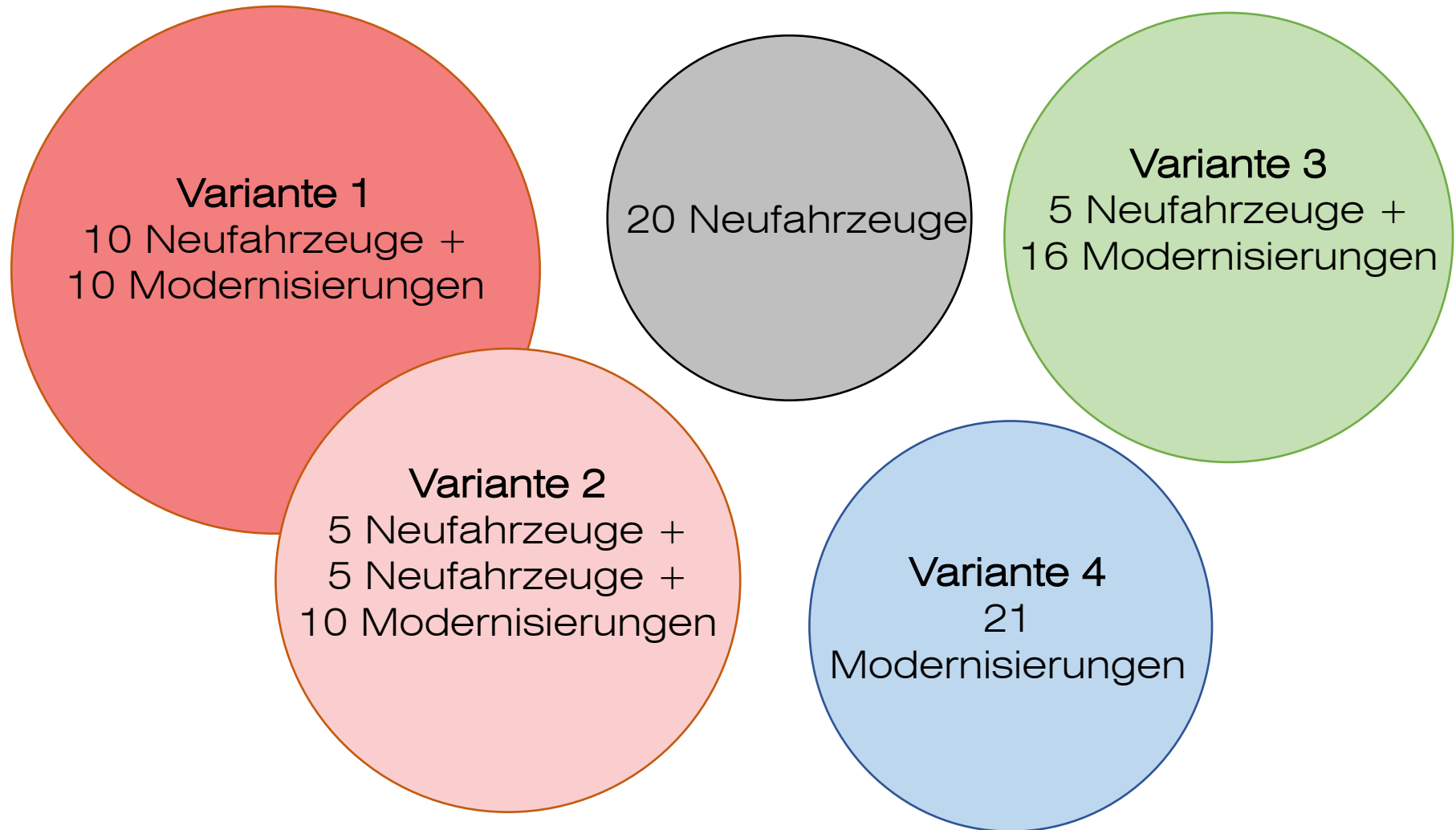
Der Status Quo



Das Ergebnis
„Langläufer“



3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Straßenbahnneubeschaffung Varianten und Beschaffungsszenarien



3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Straßenbahnneubeschaffung Vor- und Nachteile der Varianten

Vorteile einer (teilweisen) Neubeschaffung

- positiver Einfluss auf Liquidität
- Flexibilisierung der Kapazitäten
- Optimierung Werkstattauslastung und Werkstattabläufe
- verringerter Ersatzteilbedarf
- Verbesserung hinsichtlich PBefG bezüglich „vollkommener Barrierefreiheit“
- zeitnahe Ersatzteilbeschaffung („just in time“)
- Verbesserungen im Fahrkomfort und der Fahrsicherheit
- geringere Störanfälligkeit im Fahrbetrieb dadurch Verringerung Fahrzeugausfall im Linienverkehr
- Verringerung der Reservehaltung von Straßenbahnen



Folgen weiterhin ausbleibender Neubeschaffung

- zusätzliche Projektkosten bei „Langläufern“
- negativer Einfluss auf Liquidität
- steigende Lagerkosten durch erhöhten Flächenbedarf für Materialvorhaltung
- erhöhter Personalaufwand durch Aufrechterhaltung Werkstattpersonalbestand
- Nichterfüllung PBefG „vollkommene Barrierefreiheit“ + Verbesserung unmöglich
- fehlende Störungsreserve
- manuelle, kostenintensive Ersatzteilbeschaffung (Ersatzteilmangel)
- keine Verbesserungen im Fahrkomfort

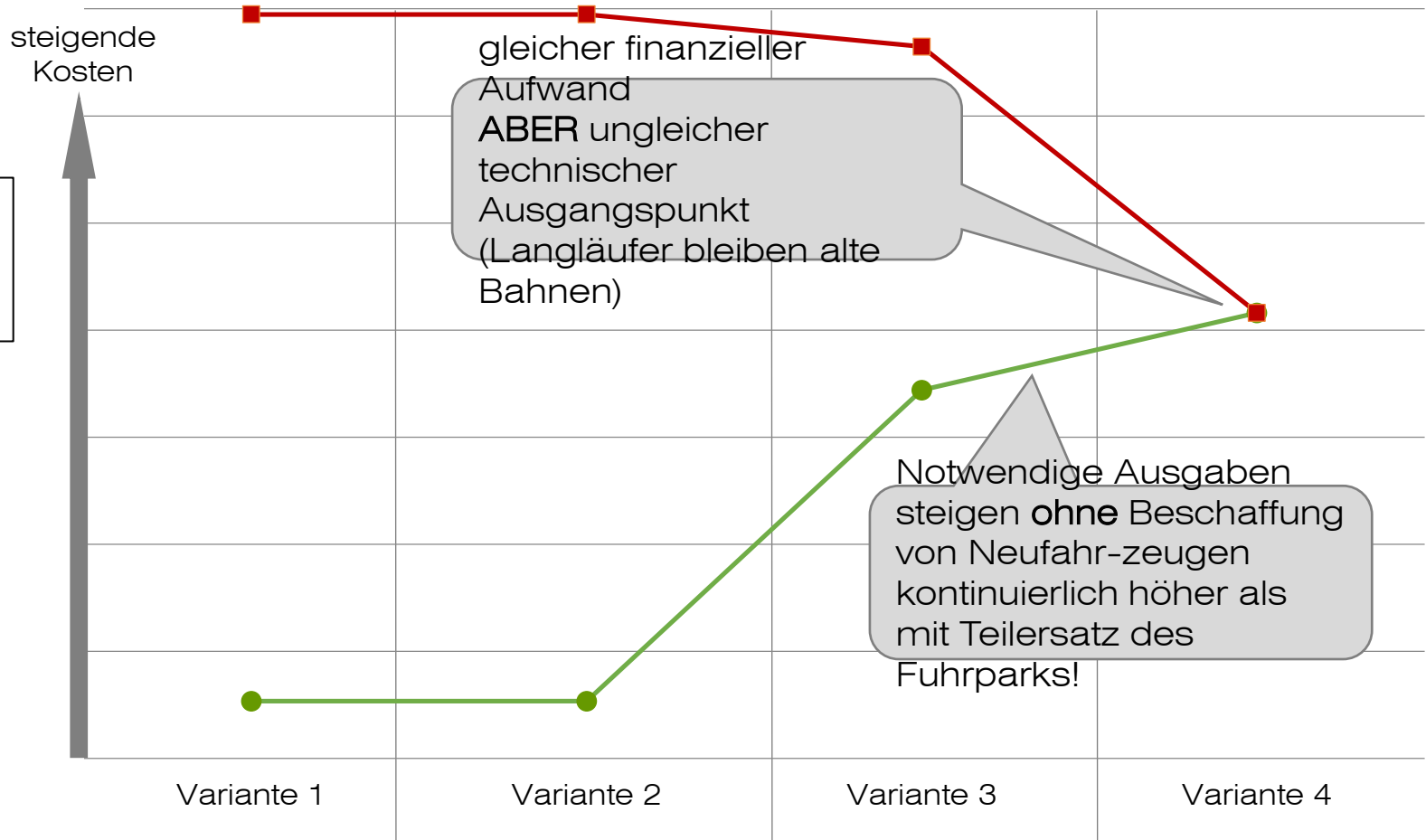


3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Straßenbahnneubeschaffung

Grafische Darstellung – Gesamtausgaben je Variante über 16 Jahre

22



Kumulierter Aufwand
(70 % Förderquote)

Kumulierter Aufwand
(50 % Förderquote)

Variante 1
10 Neu + 10 LL

Variante 2
5+5 Neu + 10 LL

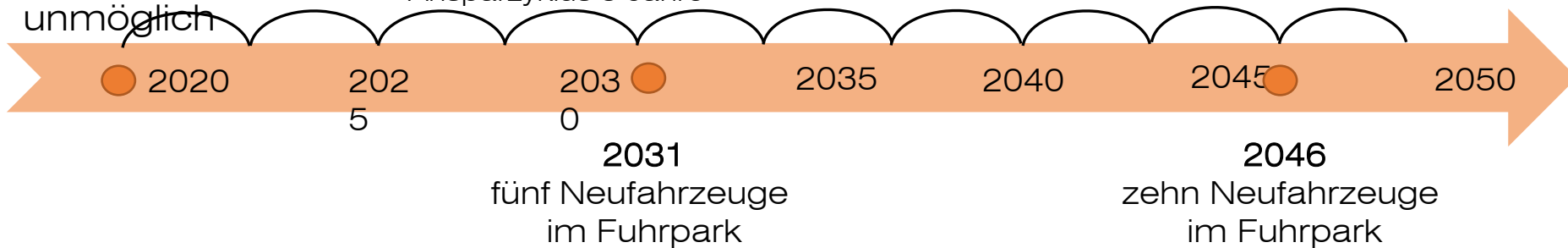
Variante 3
5 Neu + 16 LL

Variante 4
21 LL

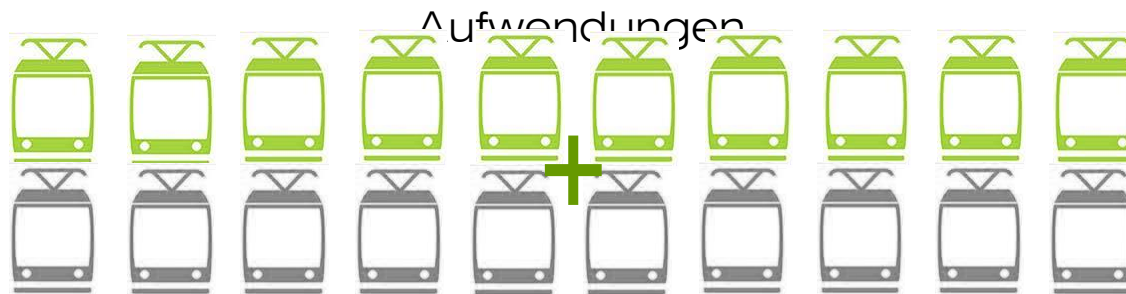
3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Straßenbahnneubeschaffung Grafische Darstellung – Ansparung der Entflechtungsmittel (860 T€)

bei Kosten in Höhe von 2.250 T€ pro Straßenbahn = 3 Jahre Ansparzeit für 1 Neufahrzeug

→ Bahnen unterschiedlicher Hersteller und Bautypen, anderweitige Investitionen unmöglich



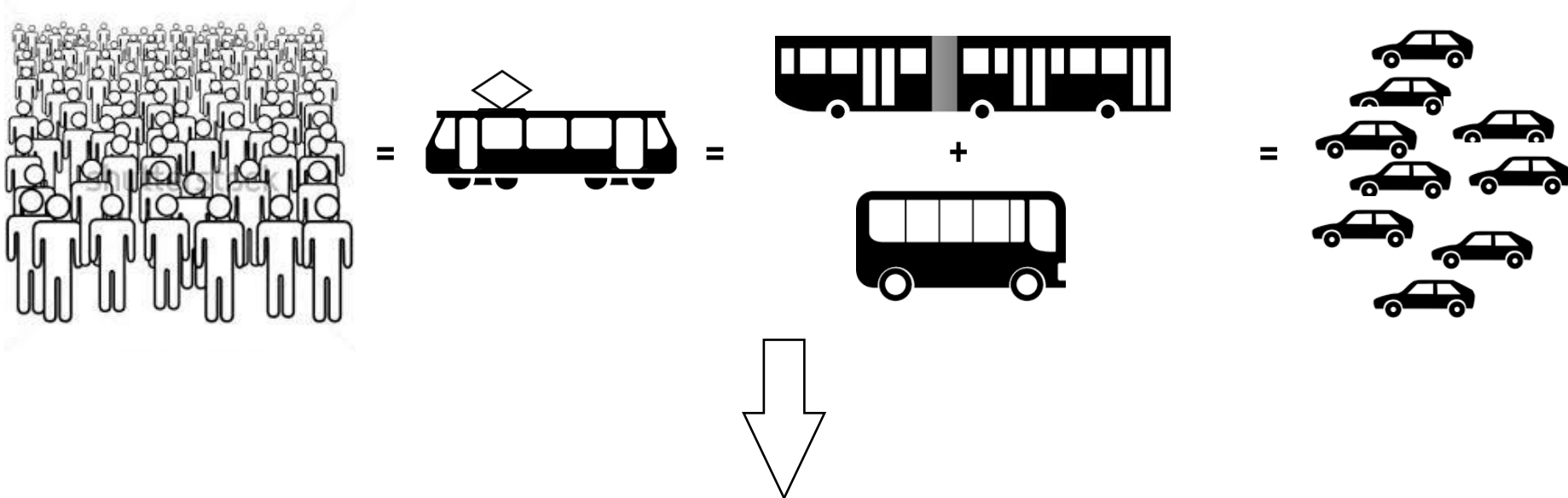
wirtschaftlichste Variante bei rund 70 % Förderung: **Neubeschaffung**
zunächst höchste Investitionskosten, **ABER** langfristig betrachtet geringste



3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Straßenbahnneubeschaffung Elektromobilität im Praxiseinsatz

Beförderungskapazitäten im Vergleich

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



ein Bus bleibt ein Bus
und auch ein Elektrobuss ist kein Ersatz für die Straßenbahn

3. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Straßenbahnneubeschaffung Zwischenfazit

durch Finanzspritze des Landes für
2017-2019 (insgesamt 9 Mio. €) erhält
Cottbus ca. 1,5 Mio. €

Finanzierungsgrundlage noch immer
unzureichend

Unsicherheitsfaktoren

- „Langläufer“-Sanierung wird stetig teurer
- Auswirkungen der Kreisgebietsreform
- strengere Auflagen von EU, Bund

Es bedarf einer Förderung für
umweltfreundliche Fahrzeuge. Die
Straßenbahnen werden immer älter.
Sie sind die Lebensadern unserer
Stadt und essentiell für die Qualität in
Cottbus.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Ralf Thalmann

Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH



Backup



Spurgebundene ÖPNV-Systeme im Land Brandenburg

Brandenburg: 8 Verkehrsbetriebe
mit Straßenbahnen oder O-Busse

Woltersdorf



Cottbus



Eberswalde



Potsdam



Schöneiche-Rüdersdorf



Brandenburg an der Havel



Frankfurt (Oder)



Straußberg



Bemühungen der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder)

Beschlussvorlage der Stadtverordnetenversammlung Frankfurt (Oder) vom 27. April 2014

100 Prozent Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 durch Beschaffung neuer Straßenbahnen erreichen

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Die Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF) wird beauftragt, zur Aufrechterhaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Frankfurt(Oder) und zur Schaffung der im Personenbeförderungsgesetz geforderten vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1.1.2022, die Variante 1 auf der Basis der Ergebnisse der Variantenuntersuchung gemäß Anlage 1 der Vorlage 16/SVV/0727 vom 13.5.2016 und der Neuberechnung der Varianten 1 und 2 vom 30.11.2016 umzusetzen.
2. Die **Stadt Frankfurt (Oder) stellt die notwendigen finanziellen Mittel** entsprechend des jeweiligen Zuschussbedarfes über die Haushaltspläne der Stadt **zur Verfügung**. Unabhängig davon ist für den Finanzierungszeitraum der Haushaltsausgleich im Ergebnishaushalt insgesamt zu gewährleisten.
3. Die **Stadtverordnetenversammlung fordert die Landesregierung auf**, die im Landeshaushalt 2017/2018 und in der Planung für 2019 **zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel** für Investitionen in Straßenbahnen und O-Busse **mindestens in gleicher Höhe auch in den Folgejahren** zur Verfügung zu stellen.