

Umwelt und Elektro-Mobilität im Land Brandenburg

Am Donnerstag, den 1. März 2012 fand im Stadthaus Cottbus das 1. Brandenburger Verkehrs- und Umweltforum statt, das vom VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. Landesgruppe Ost, der BUG Brandenburger Unternehmensgemeinschaft und dem gastgebenden CV Cottbusverkehr durchgeführt wurde. Werner Faber, VDV Landesgruppe Ost, und Frank Wruck, BUG, der die Veranstaltung auch moderierte, begrüßten die mehr als 100 Interessenten aus Politik, Verwaltung und Unternehmen.

Minister Vogelsänger: 88 Mio € für ÖPNV Finanzierung in Brandenburg

Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft in Brandenburg, eröffnete die Veranstaltung mit seinem Vortrag „Die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg“. Der Minister, der bis 2014 rund 130 Mio € in seinem Haushalt kürzen muss, novelliert gegenwärtig das ÖPNV-Gesetz im Land. Vogelsänger bekannte sich dazu an den ÖPNV-Mitteln in Höhe von 83 Mio € zuzüglich einer Straßenbahn-Pauschale von 5 Mio € festzuhalten. Der Verteilschlüssel für

die Tram-Pauschale setzt sich dabei aus jeweils 30 % für Gleislänge und Fahrleistung und 40 % für die Fahrgastzahl zusammen. Die Bemessungshöhe der 5 Mio € rechtfertigte Vogelsänger damit, dass die in den Jahren 2006 bis 2010 abgerufenen Mittel bislang immer unter 5 Mio € lagen – so erhielt Cottbusverkehr im Schnitt jährlich 420 000 € – mit der neuen Pauschale verdoppelt sich der Cottbusser Anteil auf 880 500 €. Vogelsänger führte weiter aus, dass Straßenbahnen Zukunft ha-

ben, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass attraktive und ausgelastete Trams zur Verbesserung der Klimabilanz von Städten wie Cottbus erheblich beitragen.

Kritik an einseitiger Bundesförderung der Auto-Elektromobilität

Dr. Günter Hälsig vom brandenburgischen Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz formulierte in seinem Vortrag „Der Beitrag von Straßenbahnen zur Verbesserung der innerstädtischen Lebensqualität“ auf den Bund gerichtet Kritik an der einseitigen Förderung von Auto-Elektromobilität ohne Berücksichtigung des ÖPNVs bzw. der Straßenbahnen. Fördergelder könnten nachhaltig die Weiterentwicklung und Bestandssicherung von zumeist kommunalen Straßenbahnsystemen bewirken. Nach Hälsig erspart die Straßenbahn der Gesellschaft Geld und verursacht kaum Luft- und Feinstaubbelastung. Moderne Straßenbahnsysteme sind leise, sofern regenerativer Strom zum Einsatz kommt, Co₂-neutral und



Jörg Reincke,
Geschäftsführer,
Cottbusverkehr GmbH



Dipl.-Geogr./Stadtplaner
Thomas J. Mager,
Inhaber,
tjm-consulting mobilitymanagement,
Köln



Mehr als 100 Interessenten aus Politik, Verwaltung und Unternehmen nahmen am 1. Brandenburger Umweltforum in Cottbus teil (Bild: Cottbusverkehr GmbH).

ermöglichen der alternden Bevölkerung Bewegungsfreiheit und soziale Teilhabe.

Die Beigeordnete für Bauwesen der Stadt Cottbus, Marietta Tzschoppe, untermauert die Sichtweise Hälsig's mit ihrem Vortrag „Verkehrspolitik im Oberzentrum Cottbus“. Mit zwei großen Projekten – dem Umbau des Hauptbahnhofs zu einem Verkehrsknoten (Gesamtkosten: 8 Mio €, wovon rund 4 Mio € auf die Straßenbahn entfällt) und der Anbindung des Carl-Thiem-Klinikums (Kosten: rund 8 Mio €) – setzt Cottbus Schwerpunkte für eine nachhaltige Zukunft. Beide Projekte bringen mehr Fahrgäste, erhöhen die Wirtschaftlichkeit und lassen den Zuschussbedarf sinken.

Die Vormittagsreferenten sowie die Landtagsmitglieder Kerstin Kircheis (SPD) und Rainer Genilker (CDU) diskutierten anschließend unter Leitung von Johannes M. Fischer, Chefredakteur der Lausitzer Rundschau, zum Thema „Wirtschaft und städtischer Verkehr“. Für Werner Faber, Geschäftsführer der VDV Landesgruppe-Ost, reichen die 5 Mio € Straßenbahn-Pauschale nicht aus, um die Weiterentwicklung bzw. den Fortbestand aller sieben Tramsysteme in Brandenburg langfristig zu sichern. Die Unternehmen würden für Investitionen in die Tram-Infrastruktur mindestens doppelt so viel benötigen. Die beiden Landtagsabgeordneten Kerstin Kircheis und Rainer Genilker kündigten an, kritisch das Gesetzgebungsverfahren im Parlament zu begleiten und für eine Aufstockung einzutreten.

Zero-Emission-Mobilität

Francois Girard, Kaufmännischer Vorstand der Halleschen Verkehrs-AG, stellte in seinem Vortrag „Elektromobilität als Instrument der Stadt- und Verkehrsentwicklung“ fest, dass die Einführung der Elektromobilität primär aus ökonomischen und nicht aus ökologischen Motiven mit großem Engagement vorangetrieben wird. Die



Diskutierten zum Thema „Wirtschaft und städtischer Verkehr“: Rainer Genilker, Kerstin Kircheis, Dr. Günter Hälsig, Marietta Tzschoppe, Jörg Vogelsänger, Werner Faber und Frank Wruck (v.l.n.r. Bild: Cottbusverkehr GmbH).

Elektromobilität wird den Weg hin zu einer sehr CO₂-armen und überaus lärmreduzierten Mobilität für Personen und Güter ebnen und die Realisierung einer Zero-Emission-Mobilität, die Verringerung von Lärmemissionen und die Reduzierung der Energiekosten für Verkehrsunternehmen sowie die Optimierung der Nutzung von Wind- und Solarstrom ermöglichen.

Prof. Dr.-Ing. Harald Schwarz, Geschäftsführender Direktor vom Centrum für Energietechnologie Brandenburg an der BTU Cottbus, präsentierte das Projekt Elektroautos - als Speicher für regenerative Energien e-SolCar - Berlin-Brandenburgisches Leitprojekt Elektromobilität. Im Vordergrund der Aktivitäten steht die Reduzierung des Stromverbrauches (Energieeffizienz) und die Nutzung regenerativer Energiequellen für die Stromerzeugung, insbesondere aus Photovoltaik und Windenergie. Da Strom im Gegensatz zu allen anderen Energieträgern nicht in großem Maßstab speicherbar ist, muss die Erzeugung im Kraftwerk minuten-genau dem Verbrauch folgen. Schwarz berichtete anschließend über das auf drei Jahre angelegte Projekt von e-SolCar.

Dipl.-Ing. Daniel Bing vom Fachgebiet Schienenfahrzeuge der TU Berlin hat in seinem Vortrag Renaissance der Straßenbahn dank zunehmend vorteilhafter Systemeigenschaften die Tram-Situation in Cottbus mit 44 anderen deutschen sowie darüber hinaus mit französischen Straßenbahn-

städten verglichen und die positiven Systemeigenschaften wie z.B. hohe Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz sowie geringer Raumbedarf und Lärmarmut dargestellt.

In seinem Vortrag „Strategien für einen besseren ÖPNV – der Beitrag der Verkehrsunternehmen am Beispiel Cottbusverkehr“ forderte abschließend Jörg Reincke, Geschäftsführer Cottbusverkehr GmbH, eine stärkere punktuelle Förderung des Landes – da die 5 Mio € Pauschale für die Brandenburger Straßenbahnstädte zu wenig ist. Es muss eine projektabhängige Förderung möglich sein, um den ÖPNV an die durch den Stadtumbau veränderten Siedlungsstrukturen anzupassen. Reincke betonte ganz deutlich, dass Cottbusverkehr als hundertprozentige städtische Tochter einen großen Beitrag zum Sparhaushalt der Stadt leiste. Das Angebot, aber auch die Unternehmensrestrukturierung ist eine Kraftanstrengung, die man nur einmal schafft. Weil das Geld für neue Bahnen fehlt, modernisiert Cottbusverkehr inzwischen einige Straßenbahnen in Eigenregie, was aber langfristig keine Alternative zur Fahrzeugneubeschaffung darstellt. Ewig kann Cottbusverkehr diesen Spagat zwischen Sparzwang und Attraktivität nicht aushalten. Abschließend betonte Reincke, dass das Land Brandenburg ja fast ausschließlich nur Bundesmittel an die einzelnen Verkehrsbetriebe weiterreicht, ohne sich ansonsten selbst an der Förderung des Nahverkehrs finanziell zu beteiligen.

info@tjm-consulting.de