

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Erweiterung des neuen Busbetriebshofs Köln Ost in Porz****Beschlussorgan**

Rat / Hauptausschuss

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	23.08.2022
Bezirksvertretung 7 (Porz)	01.09.2022
Verkehrsausschuss	
Rat	08.09.2022
Hauptausschuss	19.09.2022

**Beschluss:**

1. Der Rat stimmt der Erweiterung des neuen Busbetriebshofs in Köln Porz, Kaiserstraße 127 zu. Im Weiteren beauftragt der Rat die Verwaltung, zur Umsetzung der Ratsbeschlüsse zu den Vorlagen-Nr. [1089/2020](#), [0479/2020](#), [0540/2021](#) und [2261/2019](#) zu veranlassen, dass die KVB den für die Unterstellung der benötigten zusätzlichen Fahrzeuge erforderlichen Ausbau des Busbetriebshofs Köln Ost realisiert.
2. Die vom Rat bereits beschlossenen Busnetzerweiterungen sind Bestandteil des am 01.01.2020 in Kraft getretenen Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA). Die weiteren in dieser Vorlage erforderlichen Aufwendungen für den Busbetriebshof Ost sind über den ÖDLA ausgleichsfähig.  
Der zusätzliche entstehende Verlust der KVB in Höhe von 0,3 Mio. € für 2024, 3,5 Mio. € für 2025 und 5,1 Mio. €, ab 2026 ff.- wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen. Unter sonst gleichen Bedingungen wird dies zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen. Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastungen wird jeweils um ein Jahr verzögert und damit auf die Jahre 2025 ff prognostiziert.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage sofern die Bezirksvertretung Porz der Vorlage uneingeschränkt zustimmt.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>s. Begründung</u> €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

**Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €

Beginn, Dauer \_\_\_\_\_

**Auswirkungen auf den Klimaschutz**

- Nein
- Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)
- Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

**Begründung**

Die Verkehrswende muss aufgrund des hohen Anteils der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub> Emissionen an den städtischen Gesamtemissionen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Eine zentrale Rolle spielt dabei der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Neben der eigentlichen Funktion des ÖPNV, ausreichend nachhaltige Verkehrsangebote zu schaffen, sind weitere Aspekte zur Erreichung der Klimaziele von Bedeutung:

Erstens ist die Qualität der inzwischen oftmals jahrzehntealten Stadtbahninfrastruktur zu verbessern. Das Land NRW hat daher ein umfassendes Erneuerungsprogramm für die Stadtbahninfrastruktur finanziert, das vom Bund flankierend über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in den kommenden zehn Jahren zu erheblichen Baumaßnahmen im Kölner Stadtbahnnetz mit begleitenden Bus-Ersatzverkehren führen wird. Zweitens muss die Umstellung der Busverkehre auf klimaneutrale alternative Antriebe schnellstmöglich gelingen. Drittens sind Fahrzeugreserven im Busbereich zu schaffen, um jederzeit schnell und dauerhaft den ÖPNV erweitern zu können. So liegt das Ziel der KVB-Strategie nach wie vor darin, ihre Fahrgastzahlen bis 2030 um mindestens 18 % (bezogen auf das Vorpandemieniveau) zu steigern.

Bezogen auf die Busangebote wurden seit dem Ratsbeschluss zur ersten Baustufe des zusätzlichen Busbetriebshofs Ost in Köln Porz (Vorlage [3956/2019](#)) zwischenzeitlich auch weitere Beschlüsse

(Vorlagen [1089/2020](#), [0479/2020](#), [0540/2021](#)) zur Erweiterung der Kölner Busangebote sowie zur Einführung eines On-Demand Angebotes gefasst und mit Ausnahme der Beschlüsse zum Fahrplanwechsel in 2022 auch bereits umgesetzt. Daraus ergibt sich ein Anwachsen der KVB-eigenen Busflotte um fünf Gelenkbusse, zehn Fahrzeuge für den On-Demand Verkehr sowie weitere zehn Wasserstoff-Busse für die von der RVK in Betriebsführerschaft der KVB betriebene Buslinie 423, die seit Dezember 2019 (Vorlage [2261/2019](#)) zum Flughafen geführt wird.

Durch das umfassende Erneuerungsprogramm im Stadtbahnbereich wird es in den kommenden Jahren vermehrt erforderlich sein, Baumaßnahmen mit temporären Streckensperrungen auch außerhalb der nachfrageschwächeren Ferienzeiten umzusetzen. Da dieses mit höheren Anforderungen an Ersatzverkehre einhergeht und außerhalb von Ferienzeiten Zukäufe externer Busleistungen nicht möglich sind (heute nutzt man hierzu die in Ferienzeiten nicht benötigten Ressourcen für den Schüler\*innenverkehr), steigt damit die Anzahl der vorzuhaltenden Busse um 20 Fahrzeuge. Hierzu plant die KVB bereits auszumusternde Fahrzeuge nach ihrer regulären Nutzung im Fahrgastbetrieb für eine Übergangszeit im Bestand als Ersatzverkehre zu belassen.

Auch die Umstellung auf alternative Antriebsformen hat weitere Auswirkungen auf den Stellplatzbedarf. Zum einen wird nach Auslieferung der 109 E-Busse bis Ende des Jahres aktuell die Ausschreibung für weitere 46 E-Busse vorbereitet, die bis im Frühjahr 2025 ausgeliefert werden sollen. Da deren Einsatz nach wie vor Zwischenladungen an den Endhaltestellen erforderlich machen, steigt hierdurch der Fahrzeugbestand um weitere 16 Fahrzeuge bezogen auf den Fahrzeuggesamtbestand (10 % mehr gegenüber der Anzahl mit Dieselantrieb).

Hinzu kommt, dass sich nach Brandereignissen in Hannover (Üstra), Düsseldorf (Rheinbahn) und Stuttgart (SBB) die Anforderungen an den Brandschutz für abgestellte E-Busse verändert haben. So hatte die dichte Aufstellung der Fahrzeuge in allen Fällen zu einem Verlust von vielen Fahrzeugen geführt. Daher hat die KVB ein entsprechendes Gutachten erstellen lassen, um Maßnahmen zur Risikoabwehr zu definieren. Im Ergebnis ist eine andere Aufstellung der Fahrzeuge und die Herstellung von Brandabschnitten durch den Einbau zusätzlicher Mauern oder freizuhaltender Gassen erforderlich, womit der Flächenbedarf je abgestelltes Fahrzeug deutlich ansteigt. So sinkt die Abstellkapazität auf dem Betriebshof Nord im Zuge des Umbaus für E-Busse von bisher 187 geplanten Stellplätzen auf 143. Im Ergebnis müssen demnach für 44 Fahrzeuge alternative Abstellplätze gefunden werden.

Diese Entwicklungen führen dazu, dass die im Sommer 2021 beschlossene erste Ausbaustufe bereits kurzfristig ab dem Jahr 2023 erweitert werden muss (geplante Fertigstellung bis Ende 2025). So wächst auf der einen Seite die Busflotte zwischen dem Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage für die erste Baustufe und den heute bekannten Entwicklungen von 281 auf 332 Busse und zehn On-Demand Fahrzeuge. Zum anderen ergibt sich aber aus den gestiegenen Anforderungen an die Abstellung von E-Bussen ein weiterer Flächenbedarf für 44 Busse, die bisher auf dem Betriebshof Nord abgestellt worden sind, der zwingend eine frühzeitige Erweiterung des Busbetriebshofs Ost in Porz erfordert.

Für die Abstellung von weiteren Bussen müssen zusätzliche Betonflächen als Ladepositionen sowie die entsprechenden Verkehrsflächen aus Asphalt im südlichen Erweiterungsbereich geschaffen werden. Zusätzliche Transformatorgebäude, die aus der bereits vorgerichteten Übergabestation versorgt werden, sollen ihrerseits die entsprechenden Ladegeräte mit der benötigten Leistung versorgen. Ebenso wie in dem bereits in Ausführung befindlichen ersten Bauabschnitt erfolgt die Ladung der Busse über Ladehauben, die an Stahltraversen montiert sind, welche die Ladeplätze überspannen. Anders als im ersten Bauabschnitt ist nun vorgesehen, die Ladegeräte teilweise auf den Traversen unterzubringen. Diese sind daher begehbar ausgebildet. Die vorgesehenen zur Wartung der Ladegeräte verschiebbaren Schutzdächer lassen Photovoltaik-Anlagen auf den Traversen auf großen Abschnitten nicht zu.

Für die Wartung und Reparatur der zusätzlich 95 abzustellenden Busse muss außerdem der erste Bauabschnitt der Werkstatt erweitert werden. Photovoltaik-Anlagen und Begrünung sind analog zum ersten Bauabschnitt vorgesehen.

## **Finanzierung**

Aus der Integration der Busnetzerweiterung gemäß den Beschlussvorlagen-Nr. [1215/2019](#) und [1103/2019](#) in den Umfang des Verkehrsangebotes des ÖDLA und dem in diesem Zusammenhang notwendigen Bau eines zusätzlichen Busbetriebshofs Köln-Ost in Porz resultiert eine Erhöhung des Soll-Ausgleichs gem. Ziffer 9.1 in Verbindung mit 13.1. ÖDLA.

Die Realisierung des zweiten Bauabschnitts soll es ermöglichen, neben den 51 E-Bussen (Abstellkapazität des ersten Bauabschnitts) weitere 95 Busse abzustellen und nachts dort aufzuladen. Im zweiten Bauabschnitt soll hierzu die erforderliche Infrastruktur (Ladeeinrichtung, Flächenbefestigung, Revisionshalle nebst erforderlicher Sozial- und Büroräume) bis Ende 2025 erweitert werden.

Für die damit verbundenen Maßnahmen sind Investitionen in Höhe von 57,8 Mio. € (abzgl. der zu erwartenden Förderung von 22,3 Mio. €), also 35,5 Mio. € im Wirtschaftsplan der KVB anzusetzen.

Daraus ergibt sich für 2024 eine voraussichtliche Ergebnisbelastung (Abschreibung, Zinsen) in Höhe von rd. 0,2 Mio. €, die in 2025 auf 1,2 Mio. € und ab 2026 auf rd. 2 Mio. € p. a. ansteigt. Zusätzlich ergeben sich höhere Kosten durch Betrieb und Mehrpersonal (in erster Linie Werkstattmitarbeiter und Fahrdienstleiter) die bis 2026 auf 3,1 Mio. € anwachsen. In Summe ergeben sich somit zusätzliche Verluste in Höhe von 0,3 Mio. € für 2024, 3,5 Mio. € für 2025 und 5,1 Mio. €, ab 2026 ff. . Diese Beträge sind in der neuen Mittelfristplanung der KVB aufzunehmen.

Diese zusätzlich entstehenden Verluste werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen. Unter sonst gleichen Bedingungen wird dies zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen.

Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastung wird auf die Jahre 2025 ff prognostiziert.

## **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Dies leitet sich aus den Kölner Perspektiven 2030+, dem Strategiepapier Köln mobil 2025 sowie der Bürgerbeteiligung ab. Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Durch den Bau eines weiteren Betriebshofes können die Kilometerleistungen für die Ausrück- und Einrückfahrten reduziert werden, wodurch sich nachhaltig positive Auswirkungen im Sinne des Umweltschutzes ergeben. Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

## **Begründung der Dringlichkeit**

Sowohl aufgrund der weiteren Umstellung der Kölner Busflotte auf alternative Antriebe als auch durch die mit der Mobilitätswende steigende Anzahl an Bussen ist der weitere Ausbau des Busbetriebshofs Ost in Köln-Porz zeitnah erforderlich. So werden bereits in 2025 so viele Busse in diesem Betriebshof zur Abstellung kommen, dass die Kapazitäten der bereits beschlossenen ersten Baustufe nicht mehr ausreichen.

Zudem ist in dem für den Bau genutzten Förderprogramm mit 30. Juni 2025 eine Frist zur Endabrechnung der Maßnahme definiert, so dass aufgrund der Bauabläufe sehr zeitnah eine Entscheidung erforderlich ist.

Die Vorlage musste intern und mit der KVB AG intensiv abgestimmt werden, so dass eine fristgerechte Einbringung nicht möglich war.

**Anlagen**

1. Öffentlichkeitsbeteiligung
2. Lageplan KVB