



Dezernat, Dienststelle
III/68/681/1

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	07.03.2023

Mobilitätswende 2030: Herausforderungen für die KVB

hier: Anfrage von "Die Fraktion" zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 24.01.2023, TOP 5.2.2, AN/2318/2022

Die Gruppe „Die Fraktion“ bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

- „1. Sind der Stadt Köln mittel- und langfristige personelle Planungen und Bedarfe der KVB bekannt? Wenn ja, diese bitte konkret darstellen. Wenn nein, bitte bei der KVB erfragen und dann konkret darstellen.“
2. Gibt es Planungen, autonom fahrende ÖPNV-Verkehre in Köln zu erproben?
3. Mal ehrlich: schaffen wir das mit der Mobilitätswende im ÖPNV/SPNV überhaupt?
4. Gibt es hier in den kommenden 15 Jahren schon heute bekannten umfangreicheren Sanierungsbedarf?
5. Bzw. als wie langlebig werden die ÖPNV-Innenstadttunnel eingeschätzt?“

Antworten der Verwaltung

Zu 1.: Die Beantwortung dieser Frage ist derzeit in Bearbeitung und wird nachgereicht.

Zu 2.: Verwaltung und KVB haben auch diesen technischen Fortschritt im Blick, um autonom fahrende ÖPNV-Verkehre in Köln zu erproben. Bislang hat sich jedoch noch kein passendes Projekt im öffentlichen Straßenraum als realisierbar gezeigt.

Zu 3.: Der Weg vom Auto dominierten Verkehrssystem hin zu einem System eines starken Umweltverbundes ist nicht kurzfristig umsetzbar. Der ÖPNV ist derzeit und kann auch in Zukunft das Rückgrat dieses gesamtgesellschaftlichen Systemwechsels sein, da hiermit viele Menschen über größere Entfernung gebündelt transportiert werden können; allerdings ist der ÖPNV nur ein Teil dieses gesamten Prozesses.

Gelingt es Verwaltung, Politik und Bürgerschaft gesamtgesellschaftlich in Köln, Wege vom eigenen Auto auf Busse und Bahnen, den Radverkehr oder Sharingsysteme noch stärker zu verlagern, zusätzlich Verkehr zu vermeiden, wird sich dieses positiv auf die Lebensqualität in der Stadt Köln auswirken. Zum einen verbessert sich die Luftqualität. Zum anderen ergeben sich durch die nicht mehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV) benötigten Flächen vielfältige Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern.

Das Kölner ÖPNV-Ausbauprogramm zeigt bereits heute mit der ÖPNV-

Netzentwicklung (vgl. Mitteilung [0957/2022](#)) oder dem Ausbau des Bahnknotens Köln mit insgesamt zehn S-Bahnen-Linien wie der zukunftsweisende ÖPNV/SPNV in Köln aussehen soll. Darüber hinaus sollen auch Sharingsysteme (Car-, Ride- und Bikesharing) ausgebaut und beispielsweise in Mobilstationen an Haltestellen des ÖPNV oder direkt in den Wohnquartieren gebündelt werden. Für die Kölner*innen bietet sich so eine immer breiter werdende Palette von Mobilitätsangeboten für ein multimodales Verkehrsverhalten.

Die wesentliche Frage ist dabei jedoch die Finanzierung des ÖPNV. Durch die Einführung des 9-Euro-Tickets und die aktuellen Diskussionen um das Deutschlandticket steht diese Frage zentraler im Fokus als je zuvor. Hiervon erhoffen sich die Verkehrsunternehmen aber auch die Kommunen zielgerichtete Vorschläge, um den Aus- und den Neubau von attraktiven ÖPNV-Angeboten oder die Einstellung von dringend benötigtem Personal finanzieren zu können. Aber nicht nur die Finanzierung von Personal ist ein wichtiger Faktor. Auch im ÖPNV muss dem insgesamt herrschenden Fachkräftemangel entgegen gewirkt werden.

Beim Thema der Finanzierung ist auch zu klären, wie Tickets künftig günstig bleiben können. Durch einheitliche und verständliche Tarifangebote können so mehr Fahrgäste aus dem derzeitigen Tarifschub befreit werden. Allein aus den kommunalen Haushalten können diese Themenfelder nicht finanziert werden.

Zusätzlich hat die Covid-19-Pandemie eine Dynamik in Gang gesetzt, die bestehende Trends wie die Flexibilisierung von Arbeitsformen im Sinne des mobilen Arbeitens verstärkt und beschleunigt. In den kommenden Jahren kann der Wechsel zwischen verschiedenen Arbeitsorten inklusive flexibler und ortsunabhängiger Erledigung der Arbeit zur Normalität werden. Dies könnte sich wiederum nachhaltig auf die ursprünglich prognostizierte Steigerung der Fahrgastzahlen auswirken.

Die Strategie Klimaneutrales Köln hat die Maßnahmen aufgezeigt, die für eine Dekarbonisierung – als ein Wichtiges aber nicht ausschließliches Ziel der Mobilitätswende – erforderlich sind und den erheblichen Ressourcenbedarf zur Zielerreichung skizziert. Im Rahmen des SUMP-Prozesses werden weitere wichtige Ziele der Mobilitätswende definiert, Maßnahmen entwickelt und die erforderlichen Ressourcen ermittelt. Damit wird eine wichtige Grundlage für die Mobilitätswende auch im Bereich ÖPNV/SPNV gelegt. Gleichzeitig werden für die Mobilitätswende ganz entscheidende Projekte wie die Ost-West-Achse und die StadtbahnSüd von der Verwaltung vorangebracht.

Auch rechtliche Rahmenbedingungen auf Landes- und Bundesebene sind zu überprüfen und ggf. anzupassen.

- Zu 4.: In 2019 wurde ein [Gutachten der Landesregierung zum Zustand der Stadtbahnanlagen in Nordrhein-Westfalen \(NRW\)](#) fertiggestellt. Danach wurde auch für Köln mit seinen teilweise über 50 Jahre alten Anlagen ein erheblicher Erneuerungsbedarf festgestellt. Dabei wurden sowohl die betrieblichen Anlagen (Eigentum und Zuständigkeit KVB) als auch die baulichen Anlagen (Eigentum Stadt Köln) bewertet. Daraus ergibt sich für die baulichen Anlagen ein erheblicher Erneuerungsbedarf in der Größenordnung von über 100 Mio. Euro. Dies betrifft insbesondere U-Bahnhaltestellen sowie als größtes Einzelprojekt auch die erforderliche Sanierung der Hochbahnstrecke im Stadtteil Nippes.

Im Zuge der erforderlichen Erneuerungen von Anlagen in den Haltestellen (z. B. Bahnsteigflächen, Wandfliesen, Treppenzugänge etc.) ist jeweils ein Abgleich mit weiteren erforderlichen Maßnahmen z. B. im Bereich Barrierefreiheit und Brandschutz durchzuführen. Das heißt, in der Praxis ist z. B. insbesondere bei den in den nächsten Jahren anstehenden Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit bzw. erforderlichen Brandschutzmaßnahmen jeweils auch die Restlebensdauer und der Erneuerungsbedarf der baulichen Anlagen der jeweiligen Haltestelle zu bewerten und notwendige Erneuerungsmaßnahmen abzustimmen, um mögliche Synergieeffekte bei der Durchführung zu nutzen.

Zur Durchführung der Maßnahmen ist in einem ersten Schritt seitens der Verwaltung eine Arbeitsgruppe neu gebildet worden, die die erforderlichen baulichen Projekte suk-

zessive vorbereitet. Die KVB hat ebenfalls ein Programm zur Erneuerung relevanter technischer Anlagen aufgelegt. Das Land NRW hat den Erneuerungsbedarf für die Stadtbahnanlagen im gesamten Bundesland in Gänze abgeschätzt und über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Förderung beim Bund angemeldet. Es besteht somit zukünftig die Möglichkeit Zuwendungen in Höhe von 60 % der zuwendungsfähigen Kosten für erforderliche Maßnahmen zu erhalten. Die Einzelprojekte werden im Rahmen der Vorbereitung jeweils gesondert zur Entscheidung und Beschlussfassung den politischen Gremien vorgelegt.

Zu 5.: Die städtischen Stadtbahntunnel sind teilweise bereits über 50 Jahre alt. Grundsätzlich ist die im Untergrund liegende Bausubstanz sehr robust und langlebig, da sie nicht der Witterung ausgesetzt ist und z. B. schädigende Einflüsse (Luftschadstoffe, Streusalz etc.) gar nicht oder nur in geringem Maße einwirken können. Probleme bereiten i. d. R. punktuelle Undichtigkeiten an Bauwerksfugen, die durch geeignete Maßnahmen (z. B. Betonverpressung) regelmäßig instandgesetzt werden müssen. Eine grundsätzliche Erneuerung oder großflächige Sanierung der tragenden Bausubstanz ist insofern derzeit nicht erforderlich. Wie unter 4. bereits beschrieben, sind daher in erster Linie die einem Verschleiß ausgesetzten Teile der Innenausstattung bzw. der betrieblichen Einbauten nach Ablauf ihrer Nutzungsdauer zu erneuern. Dies betrifft in erster Linie die Haltestellen sowie die betrieblichen Anlagen der KVB in den Streckentunneln und Technikräumen.

Gez. Egerer