

Absender

Drucksachen-Nr.

0283/2023

öffentlich

Anfrage

der Fraktion, der/des Stadtverordneten

zur Sitzung:

Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen am 13.06.2023

Tagesordnungspunkt

Anfragen der Fraktion Freie Wählergemeinschaft vom 25.04.2023 zur Verlängerung der Linie 1

Inhalt:

Die Freie Wählergemeinschaft hat mit Schreiben vom 25. April eine schriftliche Anfrage zur Planung hinsichtlich der Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 mit autonomen Shuttles gestellt. Die Ergebnisse zu dieser Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurden im vergangenen AMV durch die beiden Büros TTK und PTV Group vorgestellt (vgl. Drucksache 0158/2023). Die Büros haben zu der Anfrage wie folgt Stellung bezogen:

1) Wie wird die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen, die durch die Trasse geteilt werden, sichergestellt?

Grundsätzlich ist eine Querung der ÖPNV-Trasse an Lichtsignalanlagen möglich. Im Rahmen der Vorplanung werden die Zuwegungen zu den landwirtschaftlichen Flächen in Abstimmung mit den Beteiligten detailliert abgestimmt.

2) Um Eingriffe in private Grundstücke zu vermindern, wird an mehreren Streckenbereichen eine einspurige Trassenführung vorgeschlagen. Wurde die Verlängerung der Fahrzeit in die Fahrzeitberechnungen berücksichtigt?

Bei der Erstellung des Betriebskonzepts wurden die einspurigen Abschnitte berücksichtigt.

Die Fahrten der Fahrzeuge können so disponiert werden, dass die Begegnungen in zweispurigen Abschnitten stattfinden.

3) In mehreren Streckenbereichen sind Eingriffe in private Grundstücke notwendig. Werden hier Enteignungsverfahren gegen Eigentümer, die sich trotz eines angemessenen Angebotes nicht freiwillig von Grund und Boden trennen wollen, durchgeführt?

Zunächst einmal muss die Trassenführung geplant werden, um absehen zu können, welche Fremdgrundstücke bzw. welche Teile von Fremdgrundstücken benötigt werden. Dann werden bilaterale Gespräche mit den Eigentümern geführt. Anstelle von Enteignungsverfahren, die sich regelmäßig als nicht geeignet bzw. nicht zielführend erweisen, strebt die Stadt daher Umlegungsverfahren an oder anderer bilaterale Lösungen an.

4) Welche Annahmen zur Entwicklung der Anteile des Homeworkings wurden bei den Fahrgastprognosen vorausgesetzt?

Der Homeoffice-Effekt wird angesichts der Tatsache, dass Fahrten zur Arbeit nur einen begrenzten Anteil am Gesamtaufkommen haben, möglicherweise überschätzt. Zum einen sind signifikante Reduktionen bei der Verkehrsbelastung (im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit) kaum beobachtbar. Das geht auch aus den einschlägigen Auswertungen der „Verkehrsdatensammler“ wie TomTom oder Inrix hervor. Zum anderen ist der Homeoffice-Trend zwar präsent, aber naturgemäß beschränkt auf reine Bürotätigkeiten. Der Anteil der Erwerbstätigen, die in Befragungen angeben, regelmäßig Home-Office zu nutzen, schwankt je nach Quelle und Zeitpunkt zwischen 14% und 25%. Die meisten geben an, zwar regelmäßig Homeoffice zu nutzen, aber selten zu 100% Ihrer Arbeitszeit. In der Regel werden 2 bis 3 Tage in der Woche doch die Büros aufgesucht.

Überschlägig ergibt sich, selbst wenn man unterstellt, dass 25% aller Erwerbstätigen gar nicht mehr einen Arbeitsplatz aufsuchen, und sich der Verkehr mit dem Wegezweck Arbeit insgesamt um 25% reduzieren würde, ein Potential zur Reduktion des Gesamtverkehrs von ca. 6-7%, weil der Wegezweck Beruf nur ca. 27% aller Wege ausmacht:

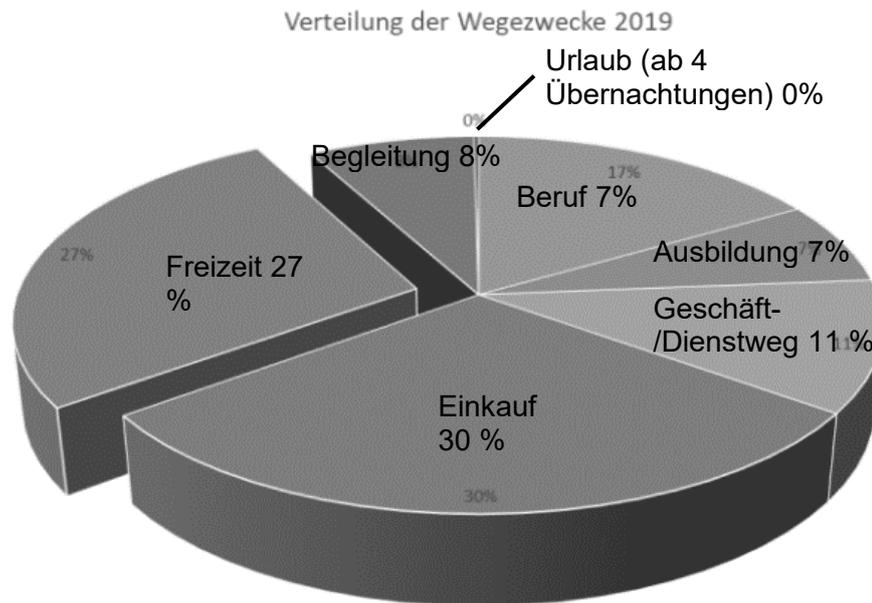


Abbildung 1 Verteilung der Wegezwecke (Quelle: Daten des BMDV, Verkehr in Zahlen)

Selbst bei einer hypothetischen Reduktion der Nachfrage um diese Größenordnung bleibt die Maßnahme weiterhin volkswirtschaftlich sinnvoll. Für die Verkehrsnachfrage gelten überdies ebenfalls standardisierte Vorgaben und es sind auch die zusätzlichen Effekte in der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

5) Welche Fahrgaststeigerungen sind für die Linie 1 Richtung Köln laut KVB möglich?

Grundsätzlich ist die Stadtbahnlinie 1 im Innenstadtbereich von Köln bereits stark ausgelastet. Aktuell plant die KVB die Verlängerung der Bahnsteige auf der Strecke der Linie 1, um längere Züge einsetzen zu können. Die Kapazität der Züge wird sich dann um 50 % erhöhen.

6) Bei den Hochrechnungen der Arbeitsplätze werden für den Technologiepark 1500 zusätzliche Arbeitsplätze und für Milenyi 2500 zusätzliche Arbeitsplätze angesetzt.

Auf welchen Flächen sollen die Arbeitsplätze entstehen?

Welche Flächen für die prognostizierten Arbeitsplätze im Technologiepark und bei Milenyi erforderlich wären, wurde noch nicht ermittelt.

7) Wurde berücksichtigt, dass wahrscheinlich bei einem Teil der neuen Arbeitsplätze die Tätigkeit im Homeworking erledigt wird?

Siehe Frage 4.

8) Die Berechnungsvariante 2016+ wurde nur für den Ohnefall2/Mitfall2 berechnet, weil dies die vielversprechendste Variante sei. Ohnefall 2 berücksichtigt alle Flächen aus der Flächennutzungsplanung, ungeachtet des Planungsfortschrittes und berechnet daraus die Fahrgastentwicklung. Wie kommt die Verwaltung bzw. die TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TKK) zu der Annahme, dass die Umsetzung aller FNP-Gebiete die vielversprechendste Variante sei?

Ohnefall 2 ist die vielversprechendste Variante im Hinblick auf eine Aussicht auf Förderwürdigkeit. Aufgrund des Nutzenüberschuss ist eine Förderfähigkeit voraussichtlich auch bei teilweiser Umsetzung der FNP-Gebiete gegeben. Im weiteren Planungsverlauf ist basierend auf dem Planungsstand der Vorplanung und den zu diesem Zeitpunkt beschlossenen Entwicklungsgebieten die Förderfähigkeit zu bestätigen. Im Grundsatz gilt, dass ÖV-Projekte förderlich für die Siedlungsentwicklung sind.

9) Wie hoch ist der Förderanteil an den Planungs- und Erstellungskosten?

Die Fördersätze sind mit dem Land NRW noch abzustimmen.

10) Bei der Sitzung des AMV wurde die Verwaltung beauftragt, die nächsten Schritte zur

Implementierung eines Verkehrssystems autonomer Shuttle auf der beschriebenen Verkehrsachse in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen und weiteren Projektpartnern auf den Weg zu bringen. Laut Bericht der TKK sind zur Umsetzung von Szenario 2 mehrere Umsetzungsschritte erforderlich:

- ▶ **Erstellung Planungs- und Finanzierungsvereinbarung**
- ▶ **Grundlagenermittlung und Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI)**
- ▶ **Standardisierte Bewertung (in Absprache mit Fördermittelgeber)**
- ▶ **Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 nach HOAI)**
- ▶ **Planfeststellungsverfahren (Begleitung in Leistungsphase 4 nach HOAI)**
- ▶ **Ausführungsplanung, Ausschreibung und Vergabe (Leistungsphasen 5 bis 7 nach HOAI)**

Welche Umsetzungsschritte des TKK Berichts beinhaltet der Wortlaut „nächste Schritte zur Implementierung eines Verkehrssystems autonomer Shuttle“?

Im nächsten Schritt sind zunächst die Förderfähigkeit des Projektes zu klären und die erforderlichen Finanzmittel in den Haushalt einzustellen. Ist die Förderfähigkeit gegeben, sollen die Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI beauftragt werden.