

BIG Junkersdorf e.V.
BIG Weiden e.V.
Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.
Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger*innen

Kontakt: siehe Fußzeile



Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.

IGBB
Interessengemeinschaft
Braunsfelder Bürger*innen

Köln, 17. November 2023

Ost-West-Achse: Kurzfristige Verbesserungen und Neubewertung der Planungen!

Als Bürger-Interessengemeinschaften und -vereine aus dem Kölner Westen halten auch wir eine **Erhöhung der Kapazität auf der Ost-West-Achse** für absolut notwendig. Hier entscheidet sich ein Teil der Verkehrswende, die nötig ist, damit Köln 2035 klimaneutral wird. Erfolge sind bisher vor allem beim Radverkehr, besonders in der Innenstadt, zu erkennen, ein deutlich verbessertes Angebot von Bussen und Bahnen dagegen kaum. Der Auto-Verkehr kann aber ohne attraktiven ÖPNV nicht im nötigen Maß verringert werden. **Für Umsetzung und Akzeptanz der Verkehrswende halten wir daher baldige Erfolge beim Ausbau des ÖPNV für erforderlich**, dies gilt insbesondere auch für die Ost-West-Achse.

Ein zweites unverzichtbares Element für eine attraktivere Ost-West-Verbindung ist ein **dichter, durchgehender Takt auf der gesamten Strecke durch den Kölner Westen**. Bis heute existiert ein 5-Minuten-Takt nur bis Junkersdorf. Die Umsetzung eines entsprechenden Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal aus 2018 steht weiterhin aus. Wir fordern dringend **eine baldige Angleichung des Taktes bis Weiden West durch die KVB**. Hierdurch ließe sich kurzfristig eine deutliche Verbesserung erzielen.

Auch für die geplante Kapazitätserweiterung auf der gesamten Ost-West-Achse halten wir einen **durchgehenden, dichten Takt zwischen Innenstadt und Weiden West** für zwingend erforderlich. Dessen verkehrliche Notwendigkeit dürfte außer Frage stehen: Allein in Weiden leben 17.500 Menschen. Im direkten Einzugsbereich der Linie 1 befinden sich das Rhein-Center, der Park-and-Ride-Platz in Weiden West, dessen stockender Ausbau endlich vorangetrieben werden muss, sowie der dortige S-Bahn-Halt. Alle genannten Punkte sind Einfallstore für den Rhein-Erft-Kreis. Auch für Lövenich und Widdersdorf ist die Ost-West-Achse bis auf Weiteres von großer Bedeutung.

Die jetzige Planung mit auf 90 Meter verlängerten Zügen **gewährleistet weder eine baldige Kapazitätserweiterung noch einen attraktiven Takt bis Weiden West**. So soll der heute ab Junkersdorf ausgedünnte Takt bestehen bleiben. Allein im Abschnitt West müssten 14 Haltestellen umgebaut werden. Damit verbunden wären ein massiver Verlust städtischen Grüns (allein 34 alte Bäume im Bereich der Haltestelle Junkersdorf), ungünstigere Lagen,

Kontakt:

BIG Junkersdorf e.V. (Astrid Franzen – info@bigjunkersdorf.de) / **BIG Weiden e.V.** (Dr. Viviane Fröhling, Ulrike Mazalla – vorstand@bigweiden.de) / **Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.** (Antje Frings – antje.frings@web.de, Harald Schaefer – Schaefer.Harald@t-online.de) / **Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger*innen** (Henning Sonnemann – henning.sonnemann@arcor.de, Ilsetraut Popke – popke@50933koeln.de)

städtebauliche Nachteile, erhebliche Kosten und nicht zuletzt jahrelange Beeinträchtigungen während der Bauzeit.

Da es nachweislich attraktivere und kostengünstigere Alternativen gibt, lehnen wir die aktuelle Planung zur Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse ab.

Wir **favorisieren** Konzepte, die auf **60-Meter-Zügen in verdichteter Taktfolge** basieren. Für die Linie 1 ließe sich auch so die Kapazität erhöhen, mindestens auf das Niveau der 90-Meter-Züge. **Im Abschnitt West könnten alle Haltestellen erhalten bleiben.**

Die **überragenden Vorteile dieser Vorschläge für den gesamten Kölner Westen** sind offensichtlich. Eine **Realisierung wäre in wenigen Jahren möglich** mit einem attraktiven Takt im gesamten westlichen Abschnitt. Die Verkehrswende bekäme damit schon bald einen kräftigen Schub zu vergleichsweise geringen Kosten und ohne die Nachteile der 90-Meter-Planungen.

Wir erwarten von Politik und KVB eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den alternativen Konzepten zur bestehenden Planung, unabhängig von der bestehenden Beschlusslage und in dem Interesse, die beste Lösung für die Bürger*innen der Stadt zu finden. Wir halten daher eine Neubewertung des gesamten Projektes für unumgänglich!

Für die Bürger-Interessengemeinschaft Junkersdorf: Astrid Franzen

Für die Bürgerinteressengemeinschaft Weiden: Dr. Viviane Fröhling, Ulrike Mazalla

Für den Bürgerverein Köln-Müngersdorf: Harald Schaefer, Antje Frings

Für die Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger*innen: Henning Sonnemann, Ilsetraut Popke

Anlage: Argumente gegen den Einsatz von 90-Meter-Bahnen

Kontakt:

BIG Junkersdorf e.V. (Astrid Franzen – info@bigjunkersdorf.de) / **BIG Weiden e.V.** (Dr. Viviane Fröhling, Ulrike Mazalla - vorstand@bigweiden.de) / **Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V.** (Antje Frings - antje.frings@web.de, Harald Schaefer - Schaefer.Harald@t-online.de) / **Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger*innen** (Henning Sonnemann - henning.sonnemann@arcor.de, Ilsetraut Popke – popke@50933koeln.de)

Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse - Argumente gegen den Einsatz von 90-Meter-Bahnen

<p>A. Die Nutzbarkeit des ÖPNV</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der ÖPNV – hier die Straßenbahnlinie 1 – ist dann eine im Alltag nutzbare Alternative zum Individualverkehr, wenn sie die Haltestellen zuverlässig und in hoher Frequenz anfährt. - Diese hohe Frequenz ist vor allem während der Stoßzeiten im Berufsverkehr wichtig. - Im Kölner Westen ist die Linie 1 für den Pendlerverkehr eine wichtige Verbindung in die Innenstadt. Der Park&Ride-Parkplatz Weiden West wird hierfür bereits so intensiv genutzt, dass sein Ausbau seit Jahren geplant und dringend erforderlich ist. Daher muss die Linie 1 aber auch immer bis zur Haltestelle Weiden West fahren und nicht, wie im aktuellen Fahrplan, häufig an der Haltestelle Junkersdorf enden. - Der Einsatz von 90-Meter-Bahnen soll die notwendige Kapazitätserweiterung mit einer geringeren Taktfrequenz erreichen und erfüllt damit die oben genannten Aufgaben nicht. Außerhalb der Stoßzeiten ist die Auslastung der Züge deutlich geringer, die langen Bahnen würden nicht benötigt. - Es wäre daher eine nicht vertretbare Verschwendung von Ressourcen, alle Haltestellen der Ost-West-Achse bis Bensberg für 90-Meter-Bahnen zu auszubauen. Der Umbau einzelner Haltestellen, an denen die Aufstellflächen heute schon zu klein sind, ist dagegen unabhängig hiervon schneller und kostengünstiger möglich. - Eine hohe Taktfrequenz der Linie 1 muss in der Innenstadt an den Haltestellen Neumarkt und Heumarkt mit den Linien 7 und 9 koordiniert werden. Dies ist unproblematisch, wenn hier eine Tunnellösung umgesetzt wird. Unabhängig davon, bzw. bis dahin, gibt es aber auch alternative Lösungen, die sich wiederum ressourcenschonend mit dem Umbau von nur diesen beiden Haltestellen umsetzen lassen.
<p>B. Die Zeitskala</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklung von attraktiven Alternativen zum MIV muss schnell erfolgen, um eine breite Akzeptanz der Verkehrswende und die Umsetzung der Klimaziele zu erreichen (siehe auch E). Dazu gehört ein funktionstüchtiger ÖPNV (siehe auch A). - Der Ausbau aller 37 Haltestellen der Linie 1 von Weiden West bis Bensberg für den Einsatz von 90-Meter-Bahnen

Kontakt:

BIG Junkersdorf e.V. (Astrid Franzen – info@bigjunkersdorf.de) / BIG Weiden e.V. (Dr. Viviane Fröhling, Ulrike Mazalla - vorstand@bigweiden.de) / Bürgerverein Köln-Müngersdorf e.V. (Antje Frings - antje.frings@web.de, Harald Schaefer - Schaefer.Harald@t-online.de) / Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger*innen (Henning Sonnemann - henning.sonnemann@arcor.de, Ilsetraut Popke – popke@50933koeln.de)

	<p>erfüllt diese Aufgabe nicht, es ist im Gegenteil mit jahrelangen Störungen des Bahnverkehrs und den damit verbundenen Mobilitätseinschränkungen zu rechnen.</p> <ul style="list-style-type: none">- Zu zusätzlichen Verzögerungen würden erwartbare Einwendungen gegen die Planungen führen. So hat sich zum Beispiel die ‚Bürgerinitiative Grüngürtel für Alle‘ bereits öffentlich gegen die Fällung von 35 alten Allee-Bäumen in Köln-Junkersdorf positioniert. https://unsergruenguertel.de/wp-content/uploads/2022/08/OWA.pdf- Die Überlegung, mit seltener fahrenden 90-Meter-Bahnen der aktuell angespannten Personalsituation Rechnung zu tragen, ist nicht zielführend, da jetzt zum einen die Situation nach Abschluss der umfangreichen Bauarbeiten noch nicht bekannt ist und zum anderen mit der Entwicklung von autonomem Fahren gerade im Schienenverkehr zu rechnen ist. Darüber hinaus wäre diese Lösung für die Nutzbarkeit des ÖPNV kontraproduktiv (siehe auch A).
<p>C. Stadtplanung und Stadtgestalt</p>	<ul style="list-style-type: none">- Der Ausbau aller Haltestellen auf der Ost-West-Achse für den Einsatz von 90-Meter-Bahnen würde eine bauliche Schneise durch die Stadtteile schlagen.- Die Bewegungsmöglichkeiten aller anderen Verkehrsteilnehmer würden durch den Wegfall von Überwegen, Kreuzungs- und Abbiegemöglichkeiten deutlich eingeschränkt.- Die Aachener Straße zwischen Junkersdorf und Müngersdorf ist durch ihren Baumbestand als Allee gestaltet, die die Unterbrechung des äußeren Grüngürtels an dieser Stelle abmildert und auch als Biotop-Brücke dient. Durch die geplante Fällung aller Bäume auf dem Mittelstreifen und im Haltestellenbereich würde diese Landschaftsgestaltung zerstört (siehe auch B und E).- Nicht ohne Grund ist für den Einsatz von Langbahnen in Innenstädten eine Sondergenehmigung notwendig, die für Köln noch nicht erteilt wurde. In den Städten Straßburg, Bordeaux und Nantes, die als Beispiele für den Einsatz von Langbahnen genannt werden, wurde dieser wieder zurückgenommen.- Voraussetzung für eine Sondergenehmigung wäre ein separater Gleiskörper auf der gesamten Strecke. Vor allem in der kleinteilig bebauten Innenstadt wären dafür massive Eingriffe nötig, die die Straßennutzung für andere Verkehrsteilnehmer deutlich beeinträchtigen würde.

Kontakt:

<p>D. Die Finanzierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Kosten für den Ausbau aller 37 Haltestellen der Linie 1 von Weiden West bis Bensberg für den Einsatz von 90-Meter-Bahnen liegen erwartbar im dreistelligen Millionenbereich. Damit verbundene weitere Kosten z.B. im Umfeld der Haltestellen sind darin noch nicht enthalten. - Trotz zu erwartender Fördergelder würde dies für die Stadt eine enorme finanzielle Belastung bedeuten. In einer Zeit, in der sich der Stadtrat mit einer Streichliste für geplante Großprojekte beschäftigt, wäre die Streichung dieses Projekts eine sinnvolle Einsparmöglichkeit, die Kapazitäten für andere Bereiche freisetzen würde. - Beim Einsatz von 60-Meter-Bahnen mit einer höheren Taktfrequenz wäre nur der Umbau der Haltestellen Neumarkt und Heumarkt nötig, was die Kosten für die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse deutlich senken würde (siehe auch A).
<p>E. Der Klimanotstand</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Erklärung des Klimanotstands hat die Stadt Köln beschlossen, die Eindämmung des Klimawandels und die Anpassung an seine Folgen bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten. „Alternativen mit positiven Effekten auf das Klima sollten bevorzugt werden.“ - Entgegen dieser Maxime wäre der Umbau aller 37 Haltestellen auf der Ost-West-Achse deutlich klimaschädlicher als alternative Möglichkeiten der Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse, nämlich durch <ul style="list-style-type: none"> • hohe Treibhausgasemissionen durch großen Materialeinsatz an den Baustellen, • zeitintensive Baumaßnahmen, die einer schnellen Verkehrswende zur Reduktion von CO₂- und Stickoxid-Ausstoß und entgegenstehen (siehe auch A), • massive Eingriffe in den Grüngürtel (siehe auch B und C), die zu einer fortschreitenden Versiegelung und Entstehung neuer Hitzeinseln beitragen. - Mit einem derartig massiven ökologischen Fußabdruck der Maßnahme ist es auch fraglich, ob die Bedingungen für eine Förderung (siehe auch D) überhaupt erfüllt werden können.

Kontakt:



BIG Junkersdorf e.V.,
BIG Weiden e.V.,
Bürgerverein Köln Müngersdorf e.V.,
Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger*innen
Frau Viviane Fröhling
Per E-Mail: v.froehling@bigweiden.de

Sprechzeiten
Mo. u. Do. 08.00 - 16.00 Uhr
Di. 08.00 - 18.00 Uhr
Fr. 08.00 - 12.00 Uhr
und nach besonderer Vereinbarung

Mein Zeichen
III-66-664-6 He

Datum
22.02.24

**Ost-West-Achse:
Kurzfristige Verbesserungen und Neubewertung der Planungen!**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie haben der Verwaltung am 17.11.2023 ein Schreiben mit dem Titel „Ost-West-Achse: Kurzfristige Verbesserungen und Neubewertung der Planungen!“ zukommen lassen. Zunächst einmal danke ich Ihnen für Ihr Engagement, das Sie diesem Thema entgegenbringen. Sie sprechen sich in Ihrem Schreiben grundsätzlich für eine Erhöhung der Kapazität auf der Ost-West-Achse und eine sofortige Umsetzung der Verkehrswende aus.

Sie schlagen vor, die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse mit 60-Meter-Zügen zu realisieren, anstelle der geplanten Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von 90-Meter-Bahnen.

Eine Kapazitätserweiterung mit 60-Meter-Bahnen, bedingt jedoch eine andere Planungsbasis, da diese dann nur über einen verdichteten Fahrplankontakt möglich wäre. Ein dichter Zugfolgeabstand insbesondere auf der Strecke zwischen Deutzer Brücke und Neumarkt lässt allerdings ein nicht mehr akzeptables Absinken der Betriebsqualität bei der Stadtbahn erwarten. Dieses ist begründet in der Anzahl und Frequentierung aller querenden Verkehre, für die ebenfalls Kapazitäten, realisiert durch deren Anzahl und die jeweiligen Freigabezeiten für das Queren der Stadtbahn, vorzusehen sind.

Das limitierende Element und damit der Engpass in der Innenstadt ist neben der Abwicklung an den hoch frequentierten Haltestellen Neumarkt und Heumarkt die zweigleisige Strecke, die bereits auf der Deutzer Brücke beginnt. Diese Strecke im Innenstadtbereich ist der Engpasskorridor, der aufgrund der Belastung nicht in der Lage ist, Verspätungen der Züge auszugleichen. Das Einbrechen fast aller Linien in diesen Abschnitt aus Streckenbereichen, die aufgrund der Verkehrsführung verspätungsanfällig

sind und deren Verspätungen nicht vorher aufzufangen sind, führt zu einer Begrenzung der betrieblichen Belastungsfähigkeit, d. h. eine Taktverdichtung lässt sich nicht mehr mit zufriedenstellender Qualität abbilden.

Als weiterer entscheidender Faktor ist zu nennen, dass perspektivisch auf der Ost-West-Achse weitere Kapazitätserhöhungen, beispielsweise zwischen der Universität und dem Rechtsrheinischen vorzusehen sind. Mit dem aktuellen Ausbaukonzept für 90-Meter-Bahnen lassen sich hier Maßnahmen auf mindestens zwei Relationen umsetzen, ohne neue Infrastrukturkorridore (neue Strecken) in der Innenstadt zu benötigen.

Die erforderlichen Genehmigungen für den Betrieb von 90-Meter-Bahnen auf der Ost-West-Achse werden bei der Bezirksregierung Düsseldorf beantragt. Erste Gespräche hierzu haben stattgefunden. Mit der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf wurde geklärt, dass einer Zustimmung/Ausnahmegenehmigung keine Gründe im Grundsatz entgegenstehen. Dies zeigt auch die Tatsache, dass bereits heute in Düsseldorf wie auch in anderen deutschen Städten, Züge mit einer Länge von mehr als 75 m im Straßenraum eingesetzt werden. Eine Genehmigung wird im Zusammenhang mit den Anträgen zum Aus- bzw. Umbau der Haltestellen erteilt. Dies entspricht dem üblichen Genehmigungsablauf.

Zu der Durchführung eines 5-Minuten-Takts bis Weiden West verweise ich auf den Beschluss von Verkehrsausschuss und Rat der Stadt Köln vom 09.07.2019 (Vorlagen-Nr. 1418/2019). Zu der Taktverdichtung auf der Linie 1 (zwischen Junkersdorf und Weiden West) besagt dieser: "Für eine kurzfristige Umsetzung ist die Fahrzeugverfügbarkeit nicht gegeben. Erst mit der Neubeschaffung der Niederflurfahrzeuge [...] wird diese Angebotserweiterung durch den Fahrzeugpark abgedeckt werden können. Für die Zwischenzeit ist die Einführung von Expressbuslinien zur Kapazitätssteigerung im Zuge der Linie 1 vorgesehen" (vgl. Vorlagen-Nr. 1103/2019, Busnetzerweiterung Interim). Zudem werden bereits durch den geplanten Einsatz der längeren Züge die Kapazitäten zwischen Junkersdorf und Weiden um 50% erhöht, ohne dass es einer Taktverdichtung bedarf. Durch den Verknüpfungspunkt mit den Bussen ist die Haltestelle Junkersdorf auch langfristig gesehen ein sinnvoller Endpunkt für Stadtbahnen, um flexibel auf die Nachfrage reagieren zu können.

Ihre Bedenken, der Ausbau aller Haltestellen auf der Ost-West-Achse für den Einsatz von 90-Meter-Bahnen würde eine bauliche Schneise durch die Stadtteile schlagen und die Bewegungsmöglichkeiten aller anderen Verkehrsteilnehmer würden eingeschränkt werden, teile ich nicht. Mit Ausnahme des Gleisbaus an den Haltestellen Junkersdorf und Melaten ist keine Aufweitung der Gleistrasse vorgesehen, die eine Trennwirkung durch die Ost-West-Achse verstärkt.

Auf Basis des Beschlusses zur Entscheidung über die Vorzugsvariante und die Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses (Vorlagen-Nr. 3211/2018) wurde die Verwaltung u. a. damit beauftragt, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung bei der Beschlussfassung zu berücksichtigen. Demnach wird eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der Ausbau des Umweltverbundes und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Straßen befürwortet. Unter dieser Prämisse und unter Berücksichtigung flankierender Beschlüsse werden die umliegenden Verkehrsanlagen angepasst bzw. optimiert, wie etwa:

- An Stelle der wegfallenden Wendemöglichkeit für den MIV an der Haltestelle Clarenbachstift wird eine neue Querung für den Radverkehr geschaffen.
- Der Entfall des Linkseinbiegers aus der Bunzlauer Straße ist erforderlich, um eine zusätzliche Radverkehrsquerung über die Aachener Straße zu schaffen, die insbesondere für den Schüler*innenverkehr eine sichere Verbindung zu den nahegelegenen Schulen ermöglicht.
- Der freilaufende Rechtsabbieger von der Aachener Straße in die Universitätsstraße wird beseitigt, um die Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr zu erhöhen.
- Auf der Aachener Straße wird auf Höhe des Aachener Weihers eine Wendemöglichkeit für den aus Westen kommenden MIV eingerichtet. Diese ersetzt den indirekten Linksabbieger im Bereich des Grüngürtels, sodass die freiwerdende Fläche gemäß dem Masterplan entsiegelt werden kann. Kombiniert wird die neue Wendemöglichkeit mit einer Querung über die Aachener Straße für den Fußverkehr. So wird eine zusätzliche Verbindung für den Fußverkehr innerhalb des Grüngürtels geschaffen.

Alle anderen Querungen entlang der Ost-West-Achse bleiben erhalten, werden verschoben oder durch neue ersetzt. Mögliche Restriktionen treffen alleine den MIV.

Im Zuge der Kapazitätserweiterung werden zudem an allen Knotenpunkten entlang der Strecke die Lichtsignalanlagen erneuert und barrierefrei ausgebaut. Hierbei werden taktile Leitelemente entsprechend dem heutigen Standard verlegt.

Entgegen Ihrer Vermutung sind die Kosten für die Anpassung der umliegenden Verkehrsanlagen - insbesondere die Optimierung der Radverkehrsanlagen, die Beseitigung freilaufender Rechtsabbieger etc. - in den genannten Gesamtkosten bereits enthalten.

Das Gesamtprojekt der Ost-West-Achse ist eine Maßnahme im besonderen Landesinteresse, die mit Landes- und Bundesmitteln im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert werden soll. ÖPNV-Projekte können aus diesen Bundes- und Landesmitteln mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert werden, wobei der Bund den höchsten Anteil zusteuert. Nur der verbleibende Eigenanteil kommt aus dem Etat der Stadt Köln.

Sie äußern Bedenken hinsichtlich des Klimawandels sowie der durch den Ausbau der Ost-West-Achse verbundenen Ausstoßes an Treibhausgasen. Das Dezernat für Mobilität verfolgt im Rahmen seiner Dezernatsstrategie das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme zur Kapazitätserweiterung stärkt den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr und bietet den Nutzer*innen eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer indirekten Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Eine alternative Möglichkeit zu einer erheblichen Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse ist aus Sicht der Stadtverwaltung aus den genannten Gründen nicht gegeben.

Die sogenannten Umweltfolgen der Maßnahme gehen neben vielen weiteren Faktoren in die Standardisierte Bewertung ein. Diese ist gem. Förderbestimmungen der Verkehrsministerien des Bundes und der Länder für Maßnahmen, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden, zwingend durchzuführen. Diese Bewer-

tung dient dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens. Die Wirtschaftlichkeit liegt vor, wenn der über die Standardisierte Bewertung ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator größer 1,0 ist.

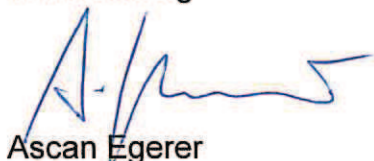
Die neue Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung berücksichtigt auch die von der Baumaßnahme ausgehende CO₂-Belastung. Die CO₂-Emissionen werden monetarisiert und gehen auf der Kosten-Seite mit in die Bewertung ein. Wir werden diesen Punkt für die politische Entscheidungsfindung ausführlich darstellen.

Die Notwendigkeit einer Neubewertung des gesamten Projektes halte ich nicht für notwendig. Dies gilt auch unter Berücksichtigung möglicher zukünftiger Personaleinsparungen durch einen automatisierten Fahrbetrieb im Schienenverkehr.

Die Verwaltung wurde bereits in den Jahren 2018 und 2019 auf Basis der oben beschriebenen technischen Randbedingungen von den politischen Gremien damit beauftragt, die Haltestellen auf dem Linienweg der Stadtbahnlinie 1 für die Kapazitätserweiterung zu verlängern. Dabei spielten die aktuellen Personalengpässe bei der KVB keine Rolle. Demgegenüber war auch damals bereits bekannt, dass es zu einer Automatisierung im Verkehrsbereich kommen soll. Hätte man sich auf die damaligen zeitlichen Prognosen verlassen, müsste der Automatisierungsprozess viel weiter fortgeschritten sein. Dennoch schließt die Planung eine spätere Automatisierung nicht aus.

Ein Projekt in der Größenordnung der Ost-West-Achse umzusetzen, bedeutet für die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung in vielerlei Hinsicht eine große Herausforderung. Auch wenn ich nicht alle Punkte in Ihrem Sinne beantwortet bzw. behandelt habe, würde ich mich freuen, wenn meine Erläuterungen dazu beitragen können Ihr Verständnis für das geplante Vorgehen zu vergrößern.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Ascan Egerer
Beigeordneter für Mobilität