

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	10.07.2017

**Mit dem Elektrobus durch Ehrenfeld. Ein Beitrag zur Umsetzung der Lärmaktionsplanung sowie zur Erreichung der Klimaschutzziele
Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 28.02.2017
AN/0303/2017**

Die Kölner Verkehrsbetriebe AG beabsichtigen weitere 6 Buslinien auf E-Busse umzustellen. Vor diesem Hintergrund hat die Bezirksvertretung 4 in ihrer Sitzung am 20.03.2017 der Verwaltung zwei Prüfaufträge erteilt sowie die Verwaltung aufgefordert, mit der KVB über die Umstellung einer Buslinie im Stadtbezirk 4 in Kontakt zu treten.

Die Festlegung der Umrüstung bestimmter Linien auf Elektrobusse hängt von verschiedenen Faktoren ab. Linienlänge, die Möglichkeit der Einrichtungen von Endhaltestellen mit Ladevorrichtung, die Luftschadstoffbelastung von Straßen oder die Lärmbelastung sind einige dieser Faktoren. Sobald die KVB die bestimmenden Faktoren geprüft hat, werden im Rahmen der Nahverkehrsplanung stadtweit Linien geprüft und zwischen Stadt und KVB abgestimmt werden. Entscheidungen zur Nahverkehrsplanung und damit auch zum möglichen Einsatz weiterer E-Buslinien obliegen auf Grund der gesamtstädtischen Bedeutung dem Fachausschuss. Aus diesem Grund wird die Nr. 2 des Beschlusses in die Abstimmung zwischen KVB und Stadt mit einfließen. Die Stellungnahmen zu den Prüfaufträgen (Nummern 1 und 3 des Beschlusses) sind nachstehend aufgeführt.

1. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, welche Umstellung der oben genannten Buslinien auf Elektrobetrieb die größtmögliche Wirkung hinsichtlich einer Lärmreduktion im Sinne der Lärmaktionsplanung hätte.

Grundsätzlich steht außer Frage, dass elektrobetriebene Busse bezogen auf die Antriebstechnik wesentlich weniger Lärm verursachen als Busse mit Dieselantrieb. Allerdings kann nicht vernachlässigt werden, dass auch bei Elektrobussen Lärm durch Reifen-Fahrbahngeräusche entsteht. Bei Lastkraftwagen sind diese ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h im Vergleich zum Antriebsgeräusch dominant. Im Hinblick auf eine Umstellung von Buslinien auf Elektrobetrieb ist außerdem zu bedenken, dass Busse gerade im Bereich von Straßen mit hohen Verkehrs- und damit auch Lärmbelastungen, nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen und dem dort gegebenen LKW-Aufkommen haben. Eine Umstellung der Buslinien in diesen Bereichen führt somit lediglich zu geringfügigen kaum merkbaren Lärmentlastungen. Diese Aussage gilt insbesondere für alle Straßen, die gemäß Lärmaktionsplan den lärmfachlichen Handlungsbedarfen 1. bis 4. Ordnung zuzuordnen sind, da diese durch hohe Verkehrsaufkommen gekennzeichnet sind.

Beispielhaft kann dies für den Bereich der Haltestelle Borsigstr. an der Äußeren Kanalstr. verdeutlicht werden, die durch eine sehr hohe Frequentierung mit Bussen gekennzeichnet ist. An dieser Haltestelle verkehren mit Ausnahme der Linie 142 alle anderen zur Diskussion gestellte Buslinien, also die Linien 139, 140, 141 und 143 in beiden Fahrtrichtungen. Insgesamt sind hier pro Tag 386 Busfahrten zu verzeichnen. Die hier als Gemeindestraße kategorisierte Straße ist in diesem Abschnitt durch eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von ca. 22.000

Fahrzeugen gekennzeichnet.

In Anlehnung an die für Lärmberechnungen des Straßenverkehrs maßgebliche Berechnungsvorschrift RLS90 kann bei Gemeindestraßen für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) ein LKW-Anteil von 10 % und für die Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) ein LKW-Anteil von 3 % zum Ansatz gebracht werden. Dementsprechend wird die Äußere Kanalstraße im genannten Bereich tagsüber von ca. 2200 und nachts von ca. 660 LKW genutzt. Im Tagzeitraum fahren hier 351 und im Nachtzeitraum 35 Busse. Unter der vereinfachten Annahme, dass diese als E-Busse lärmfachlich nicht mehr als LKW einzustufen wären, hätte dies eine Reduzierung des LKW Anteils am Tage auf ca. 8,4 % und in der Nacht auf ca. 2,8 % zur Folge. Anhand einer überschlägigen Berechnung gemäß RLS 90 lässt sich ermitteln, dass diese Verringerung der LKW-Anteile eine maximale Reduzierung des Beurteilungspegels von 0,7 Dezibel zur Folge hätte. Aus lärmfachlicher Sicht sind Reduzierungen des Beurteilungspegels von bis zu einem Dezibel nicht hörbar und kaum nachweisbar.

Insgesamt kann also festgehalten werden, dass die Umstellung auf E-Buslinien für die Lärmaktionsplanung keine besondere Relevanz hat. Diese muss sich vorrangig mit den besonders lärmbelasteten verkehrlich hoch frequentierten Straßen in der Stadt befassen und gerade hier führt eine Umstellung auf E-Busse nur zur unwesentlichen Lärmentlastungen. Wichtig für die Lärminderung in der Stadt ist allerdings eine Förderung des ÖPNV, um insgesamt eine Verringerung des Individualverkehrs bewerkstelligen zu können. Hierbei sollte natürlich beachtet werden, dass bei öffentlichen Verkehrsmitteln lärmreduzierte Technologien wie beispielsweise Elektrobusse zum Einsatz kommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt auf der Grundlage der Ergebnisse mit der KVB in Kontakt zu treten und die entsprechende Buslinie für eine Umstellung auf Elektrobetrieb vorzuschlagen.

Die Verwaltung verweist hierzu auf die Ausführungen auf Seite 1, Absatz 2 zur Nahverkehrsplanung.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob eine Umstellung einer oder aller den Ehrenfeldgürtel befahrenden Buslinien auf Elektrobetrieb, die Lärmbelastung so vermindern würde, dass eine Bebauung des Dreieck südlich Bahnhof Ehrenfeld möglich würde.

Der Bereich des Dreiecks südlich des Bahnhofs Ehrenfeld ist durch sehr hohe Belastungen aus dem Straßen- und dem Schienenverkehr gekennzeichnet. Entsprechend der Ausführung unter Punkt 1. wird eine Umstellung einer oder aller hier verlaufenden Buslinien auf E-Bustechnologie in diesem Bereich zu kaum nachweisbaren Reduzierungen der Straßenverkehrslärmbelastungen führen, zumal hier bei ähnlichen durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen ca. 100 Busfahrten weniger zu verzeichnen sind, als im Bereich Borsigstr. (Äußere Kanalstr.). Hinzu kommt, dass die sehr hohen Belastungen durch den Schienenverkehrslärm weiterhin gegeben sein werden. Eine entsprechende Maßnahme würde insofern nicht zu einer anderen Beurteilung der Bebaubarkeit des Dreiecks führen.