

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung für ein regionales Wasserbussystem auf dem Rhein****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	23.11.2021
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.12.2021
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	02.12.2021
Stadtentwicklungsausschuss	02.12.2021
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	06.12.2021
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	06.12.2021
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	09.12.2021
Bezirksvertretung 7 (Porz)	09.12.2021
Verkehrsausschuss	18.01.2022

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss begrüßt die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung eines regionalen Wasserbussystems auf dem Rhein und beauftragt die Verwaltung, die ergänzenden Untersuchungen bzw. Vorarbeiten für den Aufbau eines solchen Systems zu veranlassen.

Hierfür wird sie beauftragt, möglichst bis zum Ende des zweiten Quartals 2022 ein mit den relevanten Akteuren abgestimmtes Arbeitsprogramm zur Beschlussfassung vorzulegen, welches sich an den gutachterlichen Empfehlungen zum weiteren Vorgehen orientiert und insbesondere die nachfolgenden Punkte berücksichtigt:

- (1) Als langfristiger Referenzrahmen dient das von den Büros entwickelte Zielkonzept eines regionalen Liniennetzes.
- (2) Nach den ergänzenden Untersuchungen soll eine mögliche Inbetriebnahme stufenweise erfolgen. Der Fokus soll daher zunächst auf den empfohlenen auf die Stadt Köln beschränkten Linien der ersten Ausbaustufe „Niehl-Mülheim-Innenstadt“ sowie „Rodenkirchen-Porz“ gelegt werden.
- (3) Dem Dauerbetrieb soll nach Möglichkeit ein zeitlich begrenzter Testbetrieb vorausgehen. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse sollen als Grundlage für eine vertiefende wirtschaftliche Betrachtung sowie der abschließenden Planung eines dauerhaft betriebenen Systems dienen.
- (4) Für den Testbetrieb kann ein konventioneller Schiffsantrieb zum Einsatz kommen, wenn durch das Leihen, Leasen oder Kaufen gebrauchten Schiffsmaterials eine Inbetriebnahme wesentlich beschleunigt und die Kosten deutlich minimiert werden können.

- (5) Für den Dauerbetrieb ist eine emissionsfreie Schiffsflotte anzustreben.

Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung eines Wasserbussystems auf dem Rhein zur Kenntnis und beschließt, das Projekt nicht weiterzuverfolgen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

Begründung:

Die „Machbarkeitsuntersuchung eines Wasserbussystems auf dem Rhein auf Basis einer auf unerschöpflichen Energiequellen basierenden Antriebstechnologie“ konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Eine Kurzfassung des Abschlussberichts ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Aufgrund des erheblichen Umfangs des Abschlussberichts wurde von einer Anlage an diese Vorlage abgesehen. Der Abschlussbericht ist über den städtischen Internetauftritt als PDF-Dokument allgemein verfügbar:

<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/wasserbussystem-auf-dem-rhein>

Der Rat der Stadt Köln hatte die Verwaltung mit Beschluss vom 10.05.2016 (TOP 3.1.2. „Wasserbusliniensystem Rheinland“) beauftragt, „zusammen mit den benachbarten Gebietskörperschaften Bonn, Leverkusen, Rhein-Sieg-Kreis in enger Kooperation mit Region Köln/Bonn e. V., dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der KVB AG ein Linien- und Betreiberkonzept für ein regionales Wasserbusliniensystem Rheinland zu entwickeln, das vom Aufbau her stufenweise realisiert werden kann“ (vgl. AN/0815/2016).

Gemeinsam mit den Städten Leverkusen und Wesseling hatte die Verwaltung im März 2020 eine Biergemeinschaft, bestehend aus PTV Transport Consult GmbH (Projektleitung), TransportTechnologie-Consult Karlsruhe (TTK) GmbH, Rebel Deutschland GmbH sowie APPM GmbH mit der Erstellung der Machbarkeitsuntersuchung beauftragt, die zudem vom Land NRW zu 50 % gefördert ist.

Im März 2021 hat die Verwaltung dem Verkehrsausschuss im Rahmen einer Mitteilung einen Zwischenbericht über den damaligen Stand der Untersuchungen vorgelegt (Vorlagen-Nr. 3614/2020).

In der Folge bestand die Aufgabe des Gutachterteams darin, auf Grundlage der Potenzialanalyse und unter Einbeziehung weiterer relevanter Randbedingungen verschiedene geeignete Linien- und Bedienerkonzepte für ein potenzielles Wasserbussystem in der Region zu entwickeln, zu bewerten und zu einer aussichtsreichen Vorzugsvariante zu verdichten.

Die Ergebnisse wurden, ebenso wie die Ergebnisse einer vergleichenden Schiffstypenanalyse unter besonderer Berücksichtigung klimaneutraler Antriebstechnologien, in einer digitalen Akteurskonferenz vorgestellt und diskutiert. Adressiert waren Vertreter*innen aus Politik, Wirtschafts- und Mobilitätsverbänden sowie lokalen Schifffahrtsbetrieben.

Im Anschluss wurden die infrastrukturellen Anforderungen (Anlegestellen) und Genehmigungserfordernisse näher beleuchtet. In einem letzten Schritt haben die Gutachterbüros dann auf Basis der vorangegangenen Arbeitsschritte die Nutzen und Kosten eines Wasserbussystems sowohl hinsichtlich einer ersten Ausbaustufe als auch einer möglichen Endstufe jeweils für den Betrieb mit einer konventionell (Diesel) und einer auf Basis unerschöpflicher Energiequellen (batterieelektrisch) angetriebenen Flotte ermittelt und einer Bewertung zugeführt. Auf dieser Basis haben sie dann eine gutachterliche Empfehlung ausgesprochen und Vorschläge für die weiteren Schritte abgeleitet.

1. Kernergebnisse und gutachterliche Empfehlung

Die Gutachter stellen in ihrer Empfehlung fest: „Mit der Studie wurde aufgezeigt, dass ein Wasserbussystem für die Region Leverkusen, Köln und Wesseling gute Voraussetzungen für eine Implementierung besitzt“. Mit Blick auf eine Beschlussfassung durch die politischen Gremien sind aus Sicht der Verwaltung insbesondere die folgenden Punkte hervorzuheben:

- Ein Wasserbussystem ist grundsätzlich umsetzbar.
- Ein Wasserbussystem hat positive verkehrliche Wirkungen.
- Ein Wasserbussystem stärkt die Resilienz des Gesamtverkehrssystems.
- Ein Wasserbussystem schafft neue Möglichkeiten für den Radverkehr.
- Ein klimaneutraler Betrieb des Wasserbussystems ist (perspektivisch) möglich.
- Ein Wasserbussystem ist ein positiver Imagefaktor für die Stadt/Region.
- Ein Wasserbussystem kann sich volkswirtschaftlich rechnen.

Die Gutachter stellen zugleich fest, „dass die Einführung eines neuen Wasserbussystems hochkomplex ist und sehr hohe Barrieren aufweist“ und geben daher folgende konkrete Empfehlungen bezüglich der weiteren Schritte:

1. Auf bestehendes Knowhow aufbauen, mit marktreifen Lösungen starten;
2. mit einem Pilotbetrieb im Kerngebiet starten und das System stufenweise aufbauen;
3. für die Pilotphase wenn möglich auf geliehene/geleaste Schiffe zurückgreifen;
4. eng mit bestehenden Schiffsbetreibern zusammenarbeiten;
5. eine vertiefende wirtschaftliche Überprüfung des Wasserbusses vornehmen.

2. Einordnung der Ergebnisse und Empfehlung der Verwaltung

Sowohl für die Verwaltung als auch für die beauftragten Fachbüros war die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für ein Wasserbussystem in vielerlei Hinsicht Neuland. Daher ist die Machbarkeitsuntersuchung als ein wichtiger erster Schritt auf dem Weg anzusehen, ein völlig neues Verkehrssystem in der Region aufzubauen.

Das vorrangige Ziel der Untersuchung bestand daher vor allem darin, zunächst die verkehrlichen Wirkungen und die grundsätzliche Umsetzbarkeit eines solchen Systems möglichst genau zu herausarbeiten und darüber hinaus einen Überblick über den aktuellen Stand hinsichtlich des Schiffsangebots und die aktuellen Entwicklungen in Bezug auf umweltschonende bzw. emissionsfreie Antriebe zu erhalten. Aus Sicht der Verwaltung sind das zunächst die entscheidenden Fragestellungen, die für eine politische Entscheidungsfindung, ob und wie die Einrichtung eines Wasserbussystems weiterverfolgt werden soll, zu beantworten sind. Dieses Ziel wurde durch die vorliegende Studie erreicht.

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass andere wichtige Aspekte in der Studie noch nicht näher betrachtet wurden, weil sie erst nach einem grundsätzlichen politischen Votum in die Betrachtung einbezogen werden können.

Die Gutachterbüros haben am Ende der Machbarkeitsuntersuchung die aus ihrer Sicht notwendigen weiteren Arbeitsschritte aufgeführt. Aus Sicht der Verwaltung müssen diese in einem nächsten Schritt detaillierter betrachtet und bewertet sowie in eine sinnvolle zeitliche Reihung gebracht werden. Dies kann nur unter Hinzuziehung wichtiger Akteure, etwa der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, der Rhein-Energie AG, der Häfen und Güterverkehr Köln AG aber auch den in Köln tätigen Reedereien sowie für einzelne Aspekte zuständigen Dienststellen und Behörden geschehen.

Neben dem Verweis auf die gutachterlichen Empfehlungen zum weiteren Vorgehen sollen im Folgenden einige Grenzen der vorliegenden Untersuchung sowie sich daraus ergebende offene Fragen aufgrund ihrer Bedeutung explizit herausgestrichen und um konkrete Ideen der Verwaltung, wie mit diesen umgegangen werden kann, ergänzt werden.

Untersuchungsraum/Bediengebiet

Dem Ratsbeschluss aus 2016 folgend, hat die Verwaltung das Wasserbussystem in einem regionalen Kontext untersucht und sich dazu mit den Städten Leverkusen und Wesseling zusammengeschlossen. Dieser Zusammenschluss definierte letztlich den Untersuchungsraum der Studie. Es ist bekannt, dass es inzwischen auch jenseits des Untersuchungsraums ein großes Interesse an der Thematik gibt, was sich nicht zuletzt in der Bearbeitung vergleichbarer Untersuchungen zeigt, etwa aktuell im Raum Duisburg bis Leverkusen unter Federführung der Landeshauptstadt Düsseldorf. An dieser Stelle ist es daher wichtig zu betonen, dass die Ergebnisse einer Machbarkeitsuntersuchung immer auch maßgeblich von dem zugrundeliegenden räumlichen Zuschnitt abhängen.

Aus regionaler Perspektive – im Sinne des Untersuchungsgebiets – kommt die vorliegende Studie zu dem Ergebnis, dass ein Wasserbus – aufgrund der zu überbrückenden Distanzen und den außerhalb des Kölner Innenstadtbereichs geringen Siedlungsdichten in unmittelbarer Rheinnähe – heute gegenüber bestehenden ÖV-Angeboten nicht oder allenfalls bedingt konkurrenzfähig ist. Dies gilt umso mehr, je mehr der Rhein in seinem Verlauf mäandriert. So konnte für Wesseling aufgrund des Weißer Bogens sowie der bestehenden geradlinigen Stadtbahnverbindung keine nennenswerte verkehrliche Nachfrage für eine Wasserbusanbindung an die Kölner Innenstadt ermittelt werden.

Dies heißt aber nicht, dass einzelne Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus sich nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Mobilitätswende perspektivisch doch als verkehrlich attraktiv und sinnvoll erweisen können (z. B. eine Anbindung von Leverkusen). Dies gilt umso mehr, sollte sich der räumliche Zuschnitt des Bediengebiets über den Untersuchungsraum hinaus ausdehnen.

- Die Verwaltung folgt daher der Empfehlung der Gutachter, einen stufenweisen Ausbau des Systems anzustreben, bei dem zunächst eine Fokussierung auf die als besonders vielversprechend identifizierten Relationen gelegt wird. Dem trägt die erste Ausbaustufe der Vorzugsvariante (Linie A: Niehl-Mülheim-Innenstadt) Rechnung.
- Aus Sicht der Verwaltung sollte aber auch die Linie B (Rodenkirchen-Porz) der ersten Ausbaustufe von Beginn an verfolgt werden. Zum einen wurde diese Relation schon im zugrundeliegenden Ratsbeschluss als Pilotstrecke explizit gefordert (u.a. da sich auf dieser Relation eine gewünschte direkte Busverbindung nicht sinnvoll einrichten lässt). Zum anderen lässt sich auf dieser Strecke exemplarisch testen, wie stark sich die Nachfrageströme auf einer Relation entwickeln, die zwei Bezirkszentren auf kürzestem Weg verbindet und der das Verkehrsmodell heute eine nur geringe Verflechtung attestiert.
- Weiterhin soll das von den Gutachterbüros entwickelte Zielkonzept des Liniennetzes als Referenzrahmen für eine finale Ausbaustufe eines Wasserbussystems dienen. Der modulare Aufbau erlaubt dabei jederzeit Anpassungen an sich gegebenenfalls verändernde Rahmenbedingungen.

Umgang mit der Untersuchung eines Seilbahnsystems („Rheinpendel“)

Neben dem politischen Auftrag, die Einrichtung eines Wasserbussystems zu untersuchen, hat die Verwaltung auch den Auftrag, die Machbarkeit eines Seilbahnsystems („Rheinpendel“) zu prüfen (AN/0357/2019). Erste Ergebnisse hinsichtlich einer verkehrlichen Potenzialabschätzung eines Seilbahnsystems wurden bereits vorgestellt (Vorlagen-Nr. 3058/2021). Der Wasserbus und das Rheinpendel überschneiden sich sowohl hinsichtlich ihrer räumlichen Verortung als auch in Bezug auf ihre jeweilige verkehrliche Zielsetzung.

Es spricht einiges dafür, dass ein Wasserbussystem im Hinblick auf die Investitionskosten, die Genehmigungsfähigkeit, die Akzeptanz in der Bevölkerung und auch die Geschwindigkeit, mit der das System eingeführt werden kann, Vorteile gegenüber einem Seilbahnsystem hat. Eine Seilbahn wiederum bietet unter anderem die Möglichkeit, auch rheinfernere Orte in das System zu integrieren.

Es ist also nicht ausgeschlossen, dass sich beide Systeme unter Umständen sinnvoll ergänzen können. Letztlich bedarf es für eine endgültige Abwägung aber zunächst einer fundierten und gegebenenfalls auch räumlich differenzierten Gegenüberstellung beider Systeme.

- Die Verwaltung schlägt deshalb vor, nach Abschluss der Untersuchungen des Rheinpendels eine entsprechende Bewertung vorzunehmen. Hierfür sollten die nun vorliegenden Ergebnisse der Wasserbusuntersuchung bei den weiteren Untersuchungsschritten zum Rheinpendel berücksichtigt werden – nicht zuletzt, um eine gewisse methodische Vergleichbarkeit sicherstellen zu können.

Wirtschaftlichkeit

Für die Bewertung eines neuartigen Verkehrssystems wie dem Wasserbus spielen Kosten eine große Rolle und wurden entsprechend berücksichtigt. Wie dem Abschlussbericht zu entnehmen ist, sind die Investitionskosten für die Etablierung eines solchen Systems gut abzuschätzen.

Bei den zu erwartenden Betriebskosten ist diese Kostenbewertung schwieriger. Diese konnten aufgrund der zu diesem Zeitpunkt vielen offenen Fragestellungen – etwa nach den exakten Spezifikationen der unterstellten Schiffe – in dieser Untersuchung nur grob geschätzt werden. Ähnlich verhält es sich mit weiteren wichtigen Parametern, wie etwa den Umweltwirkungen. Hinzu kommt, dass zentrale Qualitäten, die mit einem Wasserbussystem einhergehen, sich aber nicht quantifizieren lassen – wie etwa den Imagegewinn für die Stadt oder die Mitnahmemöglichkeit des eigenen Fahrrades – aufgrund der angewendeten Methodik der vereinfachten Standardisierten Bewertung keinen Eingang in die Nutzaufstellung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gefunden haben. Aus diesen Gründen verzichtet die Untersuchung auch bewusst auf die Ausweisung konkreter Nutzen-Kosten-Faktoren der einzelnen Varianten.

Aus Sicht der Verwaltung folgen aus der volkswirtschaftlichen Betrachtung, wie sie in der Untersuchung durchgeführt wurde, gleich mehrere Ansätze für das weitere Vorgehen:

- Durch einen Testbetrieb (Pilotphase) auf einer oder beiden Linien der ersten Ausbaustufe sollten zunächst belastbarere Erkenntnisse hinsichtlich der Betriebskosten gewonnen werden.
- Darauf aufbauend und unter Hinzuziehung weiterer Konkretisierungen – etwa hinsichtlich der Schiffstypenspezifikation und der Anleger (s. u.) – sollte dann eine eingehendere Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt werden, die auf einer Nutzwertanalyse basiert.
- Durch einen stufenweisen Aufbau eines dauerhaften Wasserbussystems soll das Investitionskostenrisiko überschaubar gehalten werden. Dies gilt umso mehr, wenn es gelingt, für die notwendigen Investitionen eine Förderung zu erhalten.
- Sowohl für einen möglichen Testbetrieb als auch für einen Dauerbetrieb soll daher mit den übergeordneten Behörden die Zuschussfähigkeit eines Wasserbussystems geklärt werden.

Anlegestellen

Für die Umsetzbarkeit eines Wasserbussystems ist es unerlässlich, dass die benötigten Anlegestellen tatsächlich eingerichtet werden können. Die Untersuchung hat sich dieser Fragestellung daher zunächst über den Bestand angenähert und in einem weiteren Schritt alle für die Vorzugsvariante relevanten Stellen näher beleuchtet. In nahezu allen Bereichen ist die Neuerrichtung eines Anlegers – teilweise durch Ersetzen bestehender Anleger – möglich. Die Ergebnisse der Einzelbetrachtungen sind allerdings nicht mehr als eine fundierte Ersteinschätzung. Letztliche Gewissheit über die standortbezogenen Rahmenbedingungen und den sich daraus ergebenden Handlungserfordernissen können erst durch eine vertiefende planerische Betrachtung erlangt werden.

Dies gilt umso mehr, als dass nicht alle potenziellen Anlegestellen konfliktfrei sind. So sind insbesondere für den linksrheinischen Innenstadtbereich weitreichende Planungen notwendig, um eine zufriedenstellende Lösung eines Wasserbusbetriebs auf der einen und einer sicheren Betriebsperspektive für die vor Ort ansässigen privaten Schifffahrtsgesellschaften auf der anderen Seite gerecht zu werden. An anderen Standorten, insbesondere in Rodenkirchen, sind wiederum die baulichen Anforderungen an eine Anlegestelle nicht trivial, wenn diese möglichst ganzjährig nutzbar sein soll.

- Aus Sicht der Verwaltung sollten zunächst für alle angedachten Anlegestellen der ersten Ausbaustufe (Niehl, Mülheim, Altstadt/Nord, Rodenkirchen, Porz) vertiefende planerische Betrachtungen erfolgen. Diese sollte sowohl eine möglichst kurzfristige Ertüchtigung für den Fall eines temporären Testbetriebs als auch erste konkrete Ansätze für den angestrebten Dauerbetrieb (Vorentwurf) umfassen. Um insbesondere für die geplante Anlegestelle in der linksrheinischen Kölner Innenstadt alle Randbedingungen zu erfassen und im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen sowie darauf aufbauend ein möglichst vollständiges Bild der Entwicklungsoptionen zu erhalten, muss von Beginn an eine möglichst umfassende Beteiligung aller relevanter Akteure von öffentlicher sowie privatwirtschaftlicher Seite in dem Prozess erfolgen.

Schiffstyp und Antriebstechnologie

Die Schiffstypenanalyse hat deutlich gemacht, dass sich der Schiffbau derzeit in einer Transformationsphase in Richtung umweltfreundlicher und teilweise auch klimaneutraler Antriebe befindet. Allerdings kann aufgrund der Dynamik heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden, welche Technologie (batterieelektrisch, Brennstoffzelle (Wasserstoff) oder hybride Antriebe) sich mittelfristig für den konkreten Einsatzzweck als am geeignetsten erweist. Hierbei sind sowohl betriebliche als auch ökologische und wirtschaftliche Aspekte näher zu beleuchten.

Eine interessante Entwicklung ist zudem, dass erste Werften beginnen, Serienschiffe mit alternativen Antrieben zu entwickeln und anzubieten. Die durch die Standardisierung zu erzielenden Skaleneffekte dürften die Anschaffungskosten entsprechend senken.

Die grundsätzliche Einsatzfähigkeit einer rein batterieelektrischen Antriebslösung für ein Wasserbusssystem auf dem Rhein in Köln hat zuletzt 2019 eine Untersuchung von Schiffstechnik Buchloh GmbH und Co. KG im Auftrag der RheinWerke konstatiert¹. Die bei einem rein batterieelektrischen Antrieb erforderlichen Ladevorgänge stellen zusätzliche Betriebskosten dar, die in einer eingehenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung entsprechend berücksichtigt werden müssen.

- Aus Sicht der Verwaltung erscheint es sinnvoll, sich in einem iterativen Prozess einer genaueren Schiffstypenspezifikation inklusive des zugehörigen Antriebs anzunähern. Hierfür wäre ein zeitlich befristeter und evaluierter Testbetrieb – gegebenenfalls mit geliehenem oder geleastem Schiffsmaterial – ebenso hilfreich, wie eine vertiefende Markterkundung oder auch weitere Untersuchungen. Aktuell wird zum Beispiel im Rahmen einer Bachelorarbeit der Fachhochschule Kiel (Studiengang Schiffbau und Maritime Technik) ein Entwurf für ein Fahrgastschiff gefertigt, dem der Linienverlauf der ersten Ausbaustufe sowie der definierten Schiffsparemeter (Kapazität, Geschwindigkeit, Barrierefreiheit) als konkreter Anwendungsfall zugrunde liegt.

3. Weiteres Vorgehen

Aufgrund der insgesamt als positiv zu bewertenden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung spricht sich die Verwaltung dafür aus, das Projekt eines Wasserbusystems auf dem Rhein weiterzuverfolgen. Wie die Gutachter am Ende der Studie in ihrem Ausblick und die Ausführungen zu den Grenzen der Untersuchung in vorstehendem Punkt deutlich gemacht haben, bedarf es auf dem Weg zu einer dauerhaften Einrichtung eines Wasserbusses einer Vielzahl weiterer Arbeitsschritte und Entscheidungen.

Damit eine Umsetzung nicht in weite Ferne rückt, sollte der Fokus zunächst ausschließlich auf die erste Ausbaustufe mit den Linien „Niehl-Mülheim-Innenstadt“ sowie „Rodenkirchen-Porz“ gerichtet werden.

Aufgrund der Komplexität der Aufgaben ist es notwendig, diese unter aktiver Beteiligung verschiedener Akteure anzugehen. Durch die angestrebte ÖPNV-Integration wird die Kölner Verkehrs-Betriebe AG in Zukunft eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und gegebenenfalls auch für den späteren Betrieb eines dauerhaft verkehrenden Wasserbusangebots bzw. dessen Beauftragung spielen. Die

¹ https://www.rheinwerke.de/Abschlussbericht_Machbarkeitsstudie_Nahverkehr_auf_dem_Rhein.pdf

RheinEnergie AG ist eine unerlässliche Akteurin, wenn es um den Einsatz einer klimaneutralen Antriebstechnologie und die dafür benötigten Infrastrukturen geht. Die Häfen und Güterverkehr Köln AG verfügt wiederum über fundierte Kenntnisse und Netzwerke im Bereich der Rheinschifffahrt. Hinzu kommen verschiedene Dienststellen und Behörden, wie etwa das Wasser- und Schifffahrtsamt, die im Rahmen einzelner Fragestellungen einzubeziehen sind. Nicht zu vergessen sind auch die in Köln verkehrenden kommerziellen Schifffahrtsunternehmen. Sie sind in der Regel die Eigentümer der bestehenden Anlegestellen, verfügen selbstverständlich ebenfalls über eine große Expertise in Bezug auf die Personenschifffahrt auf dem Rhein und könnten unter Umständen über eine entsprechende Konzession auch für den Betrieb eines künftigen Wasserbussystems in Frage kommen.

Aus Sicht der Verwaltung sind die nachfolgend aufgeführten Fragestellungen vertiefend zu bearbeiten:

- Testbetrieb prüfen,
- Zuschussfähigkeit eines Wasserbussystems klären,
- Eingehende betriebswirtschaftliche Betrachtung durchführen ,
- Planung der Anlegestellen der ersten Ausbaustufe aufnehmen (Vorentwurf),
- Betreiberkonzept entwickeln.

Zur Operationalisierung der hier skizzierten Schritte und unter Einbeziehung weiterer, seitens der Gutachter als notwendig erachteten Arbeiten, schlägt die Verwaltung vor – unter enger Einbeziehung der eben genannten Akteure – ein strukturiertes Arbeitsprogramm zu entwerfen, welches dem Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung möglichst bis Ende des zweiten Quartals 2022 vorgelegt wird.

4. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Etablierung eines Wasserbussystems in Köln dient der Stärkung des Umweltverbundes. Der Wasserbus ist ein zusätzliches Verkehrsmittel, das eine brückenunabhängige Querung des Rheins im Umweltverbund ermöglicht und somit auch die Resilienz des Gesamtsystems erhöht. Durch den Einsatz alternativer Antriebstechnologien ist das System prinzipiell klimaneutral betreibbar, kann Wege vom Auto auf den Umweltverbund verlagern und somit einen aktiven Beitrag zur Verminderung des Ausstoßes von CO₂ und weiteren klima- und gesundheitsschädlicher Emissionen leisten.

Anlagen

1. Öffentlichkeitsbeteiligung
2. Kurzfassung Endbericht Wasserbus