

25. September 2019

## **Klimaschutz in Köln:**

### **KVB trägt maßgeblich zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei**

### **Bahnen fahren mit Ökostrom – Umstellung der Busflotte auf E-Mobilität - Ausbau des Stadtbahnnetzes und des Leihradangebotes**

Die KVB spielt bei den Bemühungen um den Klimaschutz in Köln eine wesentliche Rolle. Durch die kontinuierliche Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes (CO<sub>2</sub>) sowohl im Stadtbahn- als auch im Busverkehr sowie weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes leistet die KVB einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des von der Stadt Köln gesetzten Klimaziels: Statt der knapp zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr 2019 sollen in Köln 2030 insgesamt nur noch gut sechs Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen werden.

Im gesamten Verkehr Deutschlands müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 von gut 160 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> auf 98 bis 95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> gesenkt werden, um die Ziele des UN-Klimavertrages zu erreichen. Dies geht nur durch den weitgehenden Verzicht auf fossile Kraftstoffe, den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Stärkung des Umweltverbundes.

### **KVB verzeichnet wesentliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen**

Im Jahr 2018 wurden durch die KVB lediglich 18,66 Gramm CO<sub>2</sub> je Personen-Kilometer (Pkm) emittiert. Im Jahr 2015 lag die CO<sub>2</sub>-Emission noch bei 62,34 Gramm CO<sub>2</sub> je Pkm. Zur Einsparung von CO<sub>2</sub> führte in den vergangenen Jahren vor allem die Umstellung des Stadtbahnbetriebs auf Ökostrom. Ab Januar 2016 werden hierdurch jährlich 57.000 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Die Umstellung der Bus-Linie 133 auf den E-Bus-Betrieb im Dezember 2016 führte zu einer weiteren Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 520 Tonnen jährlich. Das KVB-Rad bildet seit seiner Einführung im Mai 2015 mit insgesamt über 3,9 Millionen CO<sub>2</sub>-freien Fahrten und einer durchschnittlichen Distanz von 1,6 Kilometern ein wichtiges Bindeglied im Umweltverbund.

Im Vergleich mit dem Pkw zeigt sich der enorme Klimavorteil des ÖPNV: Laut DEKRA stößt ein durchschnittlicher Kleinwagen (Benziner mit einem Verbrauch von 5,9 Litern je 100 Kilometer) 140 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer aus. Das bedeutet bei einem Besetzungsgrad von 1,1 Personen 127,3 Gramm CO<sub>2</sub> je Pkm bei diesem Auto.

Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende der KVB: „Wir sind gut aufgestellt. Mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes, der Umstellung aller Bus-Linien auf ökostrombasierte E-Mobilität bis 2030 sowie der Ausweitung unseres Leihradangebotes auf ganz Köln bereits 2020 leisten wir wesentliche Beiträge zu Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Köln. Bis 2030 werden wir den CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf 10 Gramm je Personen-Kilometer senken.“

## **Weiterer Ausbau von ÖPNV und Umweltverbund geplant**

Mit dem weiteren Ausbau des KVB-Netzes und des Umweltverbundes bekommen die Verkehrsteilnehmer in Köln noch bessere Möglichkeiten, auf Pkw-Fahrten zu verzichten und somit aktiven Klimaschutz zu betreiben. Die KVB verfolgt hierbei eine "Strategie der soliden Schritte".

Die nächsten Schritte werden mit der Umstellung von weiteren sechs Bus-Linien auf E-Mobilität in 2021 unternommen. Bis 2030 werden dann in mehreren Stufen alle Linien umgestellt sein. Auch die Ausweitung des KVB-Leihradangebotes auf ganz Köln in 2020 mit dann 3.000 KVB-Rädern wird Menschen für den Umweltverbund gewinnen. Im nächsten Jahr wird mit dem Bau der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Marktstraße und Bonner Verteiler begonnen. Hierdurch verbessert sich in den nächsten Jahren der ÖPNV im Kölner Süden signifikant.

Stefanie Haaks: „Von außerordentlich großer Bedeutung für Köln ist, dass die weiteren Ausbauvorhaben des ÖPNV-Bedarfsplanes NRW schnell vorangebracht werden. Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung eröffnet uns mit der deutlichen Aufstockung der Fördergelder die Chance, insbesondere die Projekte Ost-West-Achse, Rondorf-Meschenich, Mülheim Süd und die Kapazitätserweiterungen der Stadtbahn-Linien 4, 13 und 18 zu beschleunigen.“

Deshalb ist die durch den Bund bereits beschlossene Erhöhung der Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf eine Milliarde Euro jährlich ab 2021 und die nun geplante Verdoppelung der GVFG-Mittel auf zwei Milliarden Euro jährlich ab 2025 eine gute Grundlage für den Ausbau der städtischen Schienenwege. Auch die durch den Bund beabsichtigte Verstärkung der Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben kann die Technologiewende beschleunigen. Köln und die KVB können von beiden Ansätzen profitieren.

Dem Umstieg und Verzicht auf Pkw-Fahrten dienen auch der Ausbau von P&R-Anlagen und des Netzes von Mobilstationen. In Kürze wird das neue P&R-Parkhaus in Porz-Wahn eröffnet. Sehr kurzfristig beginnt die KVB mit der Planung zur Erweiterung der P&R-Anlage in Weiden West. Die P&R-Anlagen werden zudem mit Ladeinfrastruktur für Pkw ausgestattet, in denen Ökostrom getankt werden kann.

Die Stadt Köln rollt nach dem Abschluss des europäischen Förderprogramms "Grow Smarter" im Stadtbezirk Mülheim das Netz der Mobilstationen in die weiteren Stadtteile Kölns aus. Hierbei ist die KVB über das KVB-Rad und die Anbindung an den ÖPNV beteiligt. Die KVB wird zudem, ähnlich wie bereits mit vier CarSharing-Anbietern, eine Kooperation mit dem Lastenrad-Anbieter Donk-EE begründen. Dessen Angebot wird in absehbarer Zeit in die KVB-App integriert. Bei der Weiterentwicklung der KVB-App ist zudem daran gedacht, ein Klimabonuspunkte-System einzurichten.

Aber auch abseits der Straßen und Schienenwege engagiert sich die KVB für den Klimaschutz. Während etwa 63 Prozent des Energieverbrauchs des Unternehmens für den Stadtbahn- und rund 30 Prozent im Busbetrieb benötigt werden, fallen immerhin sieben bis acht Prozent des Bedarfs in den Liegenschaften – also Werkstätten, Betriebshöfen und sonstigen Gebäuden – an. Die KVB nutzt zukünftig zum Beispiel Dächer, etwa der neuen Abstellhalle in Weidenpesch und auf dem Busbetriebshof Nord, für Fotovoltaik. Geplant wird auch die Integration von Pkw-Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen. Zudem steigt das Unternehmen in nachhaltiges energiespar-sames Bauen ein.

### **Lenkungswirkung nicht aushebeln**

Die KVB hat das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung analysiert. Im Ergebnis betont die KVB die Bedeutung des ÖPNV und der weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes für die erfolgreiche Umsetzung der gesetzten Ziele des UN-Klimavertrages.

Ein attraktiver ÖPNV trägt zur Verkehrswende und somit zum Klimaschutz bei. Die KVB ist hierbei Partner der Stadt Köln in der Umsetzung der Strategie "Köln mobil 2025". Es sollen bis 2030 über zwei Drittel der Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden.

Ein wesentlicher Verkehrsanteil kommt jedoch den Ein- und Auspendlern zu. Um bei diesen eine Motivation zum Umstieg zu erzeugen, bedarf es neben einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch der Veränderung von Rahmenbedingungen im Individualverkehr. Wird beispielsweise der, bereits weiter oben genannte, "DEKRA-Pkw" mit einem Verbrauch von 5,9 Litern Benzin je 100 Kilometer (0,059 Liter/Kilometer) zugrunde gelegt, dann zeigt sich eine nur schwache Motivationsaussicht.

Definiert worden ist im Klimaschutzprogramm 2030 für das Jahr 2025 ein Festpreis von 35 Euro je Tonne CO<sub>2</sub>-Ausstoß (CO<sub>2</sub>-Bepreisung). Unterstellt man, dass dies zu Preissteigerungen von 10 bis 15 Cent je Liter Benzin (und Diesel) führen wird, dann wird der gefahrene Kilometer um 0,59 Cent bzw. 0,885 Cent teurer.

Die Einführung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung bietet einen guten Grund, über den Umstieg in den ÖPNV nachzudenken. Dies vor allem auch deshalb, weil die CO<sub>2</sub>-Bepreisung ab 2026 in den freien Zertifikathandel übergeführt werden soll und dann Preise je Tonne CO<sub>2</sub> von deutlich über 35 Euro fällig werden. Zudem soll die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele jährlich durch das sogenannte "Klimakabinett" überprüft werden. Werden diese z. B. im Verkehrssektor nicht erreicht, dann muss das Bundesverkehrsministerium nachsteuern.

Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV, also z. B. Kapazitätserweiterungen auf den KVB-Linien 4, 13 und 18 oder die Ertüchtigung der Ost-West-Achse, motivieren Fahrgäste zum Umstieg in Busse und Bahnen. Zu diesen "Pull-Faktoren" der Verkehrswende sollten aber wirkungsvolle "Push-Faktoren" hinzukommen, die der gewohnheitsmäßigen Pkw-Nutzung – dort wo dies möglich ist – entgegenwirken. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung zählt zu diesen "Push-Faktoren" und kann Menschen vom Auto wegbewegen. Beide Seiten müssen zusammenwirken.

Deshalb hätte man sich einen mutigeren Einstieg der Bundesregierung in die CO<sub>2</sub>-Bepreisung vorstellen können, so wie dies auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in seinem Positionspapier zum CO<sub>2</sub>-Preissystem vorgeschlagen hat.