

Protokoll:

Frau Beigeordnete Dr. Theis-Scholz begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt Herrn Schindler und Herrn Heinrich, die per Videokonferenz der Sitzung zugeschaltet sind.

Anhand einer Präsentation stellt Herr Schindler das Konzept und die Funktionsweise der „Ottobahn“ vor.

Ziel einer „Ottobahn“ sei es, die Städte vom zunehmenden Individualverkehr zu entlasten.

Bei der Errichtung einer Ottobahn sei es von Vorteil, dass nur eine vergleichsweise geringe Fläche versiegelt werden müsse.

Eine Außenteststrecke werde zeitnah im Süden von München eröffnet.

Die „Ottobahn“ verfüge über keine Haltestellen. Die einzelnen Kabinen könnten an jedem Punkt der Strecke halten und abgelassen werden.

Am Betrieb einer „Ottobahn“ sei es von Vorteil, dass die bestehende Infrastruktur (Straßen) mittel- bis langfristig entlastet werde bzw. ersetzt werden könne.

Die „Ottobahn“ müsse jedoch in das jeweilige Stadtbild integriert werden. Ratsmitglied Schupp bedankt sich bei der Verwaltung und der Geschäftsführung der „Ottobahn“ für die Präsentation. Herr Schindler ergänzt auf Nachfrage, dass voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 5 Millionen Euro pro laufenden Kilometer anfallen werden.

Ratsmitglied Gniewosz möchte wissen, ob durch den Betrieb der „Ottobahn“ mit verstärkten Lärmemissionen zu rechnen sei. Außerdem bittet er noch um ergänzende Informationen im Hinblick auf die Wartungsintervalle der Anlage sowie deren Verfügbarkeit und Einsatzfähigkeit.

Herr Schindler erklärt, dass aufgrund der geringen Achslast der Kabinen nur mit niedrigen Lärmemissionen zu rechnen sei. Außerdem würden die Lärmemissionen durch den Einsatz von Gummielementen reduziert.

Im Hinblick auf die erforderlichen Wartungsarbeiten zur Sicherstellung der Betriebsfähigkeit verweist Herr Schindler auf die jeweiligen Betreibergesellschaften

Die Einsatzbereitschaft der „Ottobahn“ soll höher liegen als die der Deutschen Bahn.

Auf einen geringen Verschleiß der Bauteile habe man von vornherein großen Wert gelegt. Der Energieverbrauch pro gefahrenem Kilometer belaufe sich auf 2 kW.

Auf Nachfrage von Ratsmitglied Schumann-Dreyer erklärt Herr Schindler, dass der Betrieb der Anlage in Form eines ppp Modells (public private partnership) erfolgen könne. Ziel sei es, die „Ottobahn“ in den Koblenzer Nahverkehr zu integrieren.

Herr Domenic Schmidt (Koblenzer Jugendrat) weist auf die voraussichtlich erhebliche Zahl von jugendlichen Nutzern hin.

Den Jugendlichen müsse die Möglichkeit eingeräumt werden, für die Nutzung der „Ottobahn“ auch digitale Zahlssysteme zu nutzen. Derzeit könnten diese Zahlssysteme jedoch erst ab 18 Jahren in Anspruch genommen werden.

Herr Schindler stellt in Aussicht, dass gegebenenfalls Schülern die Nutzung der Ottobahn kostenlos gestattet werden könne.

Frau Beigeordnete Dr. Theis-Scholz bedankt sich bei Herrn Heinrich und Herrn Schindler für die Vorstellung der Präsentation und die Beantwortung der Fragen der Ausschussmitglieder.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität nimmt die Unterrichtung zur Kenntnis.