

VI  
15  
151/3

Ergänzende Unterlage zur Beschlussvorlage

### **Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln**

**hier: Busnetz im Teilraum Rechtsrheinisch Nord (Ds.-Nr. 1180/2008)**

#### Anlage 3

hier: Beantwortung von Fragen aus dem interfraktionellen Gespräch in der Bezirksvertretung Kalk am 09.04.2008

Im interfraktionellen Gespräch in der Bezirksvertretung Kalk hatten sich noch folgende Fragestellungen ergeben, die der Bezirksvertretung zur Sitzung am 17.04.2008 beantwortet werden sollten:

1. Zur ÖPNV-Erschließung der Dillenburger Straße:
  - a) Fahrgastzahlen der Buslinie 159 im Bereich der Kalker Hauptstraße
  - b) Darstellung der tatsächlichen Fahrzeit der Buslinie 159 auf der Kalker Hauptstraße
2. Zu den stadtteilverbindenden Relationen:  
Wie groß sind die Potenziale im Bereich Neubrück/Merheim/Brück/Rath-Heumar?

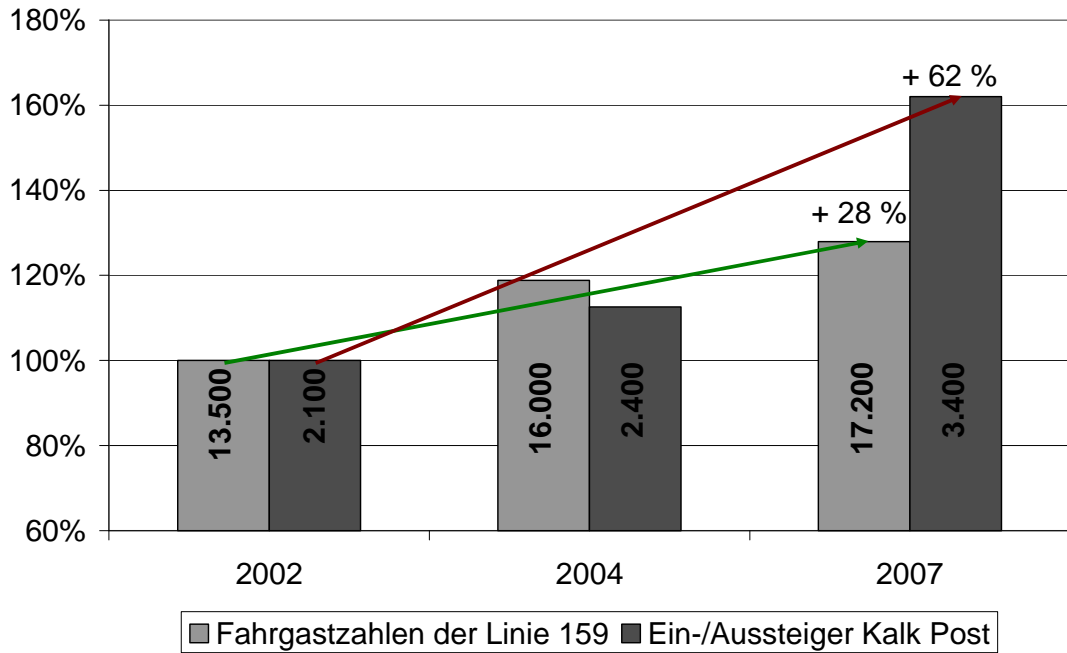
#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Zu 1a) Die Fahrgastzahlen der Linie 159 entwickelten sich in den letzten Jahren sehr positiv. Sie stiegen seit 2002 um fast 30 Prozent auf aktuell mehr als 17.000 Fahrgäste pro Tag. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Ein- und Aussteiger an der Haltestelle Kalk Post gerade nach der Eröffnung der Köln Arkaden überproportional um mehr als 60 Prozent auf ca. 3.400 pro Tag (vgl. Abbildung 1).

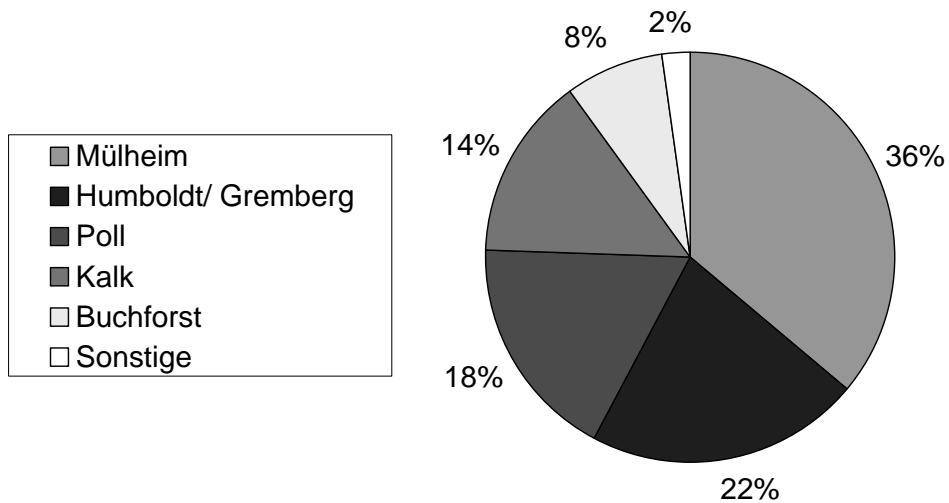
Die Haltestelle Kalk Post ist inzwischen nach der Haltestelle Mülheim Wiener Platz die zweitbedeutendste Haltestelle der gesamten Linie 159 und hat damit die Haltestelle Kalk Kapelle überholt. Jeder fünfte Fahrgast der Linie 159 steigt hier entweder ein oder aus.

Die Ein-/Aussteiger auf der Linie 159 an der Haltestelle Kalk Post kommen zu über einem Drittel aus dem Stadtteil Mülheim, dort schwerpunktmäßig von der Haltestelle Wiener Platz. Jeder fünfte Fahrgast stammt aus Humboldt/Gremberg und nur unwesentlich weniger aus dem Stadtteil Poll, vorwiegend von der Haltestelle Salmstraße. Weitere 14 Prozent der Fahrgäste an der Haltestelle Kalk Post bleiben im bzw. kommen aus dem Stadtteil Kalk. Hier ist die Haltestelle Remscheider Straße als bedeutendster Quell-/Zielpunkt zu nennen (vgl. Abbildung 2).

**Abbildung 1: Entwicklung der Fahrgastzahlen der Buslinie 159 (2002 = 100%)**



**Abbildung 2: Herkunft/Ziel der Fahrgäste mit Ein- bzw. Ausstieg an der Haltestelle Kalk Post**



Zu 1b) Die KVB AG hat die tatsächliche Fahrzeit der Buslinie 159 auf der Kalker Hauptstraße zwischen den Haltestellen Kalk Post und Kalk Kapelle auf der Basis von fast 2.000 werktäglichen Fahrten analysiert. Diese Messungen erbrachten folgende Ergebnisse:

- Fahrtrichtung Kalk Kapelle > Kalk Post (Fahrplanzeit drei Minuten; Stichprobe ca. 1.000 Fahrten):
 

Fahrzeit bis vier Minuten:	79%
Fahrzeit vier bis fünf Minuten:	18%
Fahrzeit fünf bis sechs Minuten:	2%
Median (Zentralwert bei 50%):	3 Min. 18 Sek.
  
- Fahrtrichtung Kalk Post > Kalk Kapelle (Fahrplanzeit drei Minuten; Stichprobe ca. 900 Fahrten):
 

Fahrzeit bis vier Minuten:	74%
Fahrzeit vier bis fünf Minuten:	22%
Fahrzeit fünf bis sechs Minuten:	4%
Median (Zentralwert bei 50%):	3 Min. 20 Sek.

Fazit: Dreiviertel aller Fahrten befahren den Abschnitt in einer Zeit, die nicht mehr als eine Minute über der Fahrplanzeit liegt, d.h. sie sind pünktlich oder annähernd pünktlich. Lediglich drei von hundert Fahrten benötigen mehr als zwei Minuten mehr als die vorgegebene Fahrplanzeit von drei Minuten.

Demgegenüber hatten die Messungen für den alternativen Linienweg über Kapellenstraße, Dillenburger Straße und Rolshover Straße eine reine Fahrzeit von sechs Minuten ergeben. Hinzugerechnet werden müssen dabei noch rund 20 Sekunden pro Fahrplanhalt, was sich bei drei Haltestellen auf der Strecke zu einer Gesamtfahrzeit von sieben Minuten je Richtung addiert. Zudem dürfte aufgrund der Rückstauerscheinungen auf der Kapellenstraße und auf der Rolshover Straße die Varianz der tatsächlichen Fahrzeit höher sein als auf der Kalker Hauptstraße.

Zu 2) Auf den fragten Stadtteilrelationen gibt es gemäß den Ergebnissen der Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten im Herbst 2003 folgende Potenziale (es sind jeweils die Wege in beide Richtungen dargestellt; nMV = nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß/ Fahrrad), MIV = motorisierter Individualverkehr, ÖV = öffentlicher Nahverkehr):

- Neubrück – Merheim:  
2.200 Wege/Werktag,  
derzeitiger modal split: nMV 34%, MIV 57%, ÖV 8%  
⇒ Verlagerungspotenzial eher gering, da umsteigefreie ÖV-Verbindung bereits heute vorhanden (Linie 157), aufgrund räumlicher Nähe recht viele unmotorisierte Wege
  
- Neubrück – Brück:  
2.200 Wege/Werktag,  
derzeitiger modal split: nMV 42%, MIV 39%, ÖV 18%  
⇒ Verlagerungspotenzial eher gering, da in der Hauptsache kurze, unmotorisiert zurückgelegte Wege; bei Steigerung des ÖV-Anteils auf 20% weniger als 50 zusätzliche Wege pro Tag (= Einnahmensteigerung ca. 9.000 €/Jahr)

- Neubrück – Rath/Heumar:  
2.000 Wege/Werktag,  
derzeitiger modal split: nMV 49%, MIV 47%, ÖV 4%  
⇒ Verlagerungspotenzial mittel, aber bereits heute annehmbare Verbindung über die Linien 9/157
- Merheim – Brück:  
3.100 Wege/Werktag,  
derzeitiger modal split: nMV 19%, MIV 68%, ÖV 13%  
⇒ Verlagerungspotenzial vom MIV vorhanden, aber bereits heute Direktverbindung über Stadtbahnlinie 1 (Buslinie wäre Parallelverkehr)
- Merheim – Rath/Heumar:  
unter 1.000 Wege/Werktag ⇒ sehr geringes Potenzial
- Brück – Rath/Heumar:  
1.300 Wege/Werktag,  
derzeitiger modal split: nMV 26%, MIV 68%, ÖV 6%  
⇒ Verlagerungspotenzial vom MIV vorhanden, aber bereits heute Direktverbindung über Buslinie 154 ⇒ andere Linienwege in Brück und Rath/Heumar mit negativem Ergebnis geprüft.

Zum Vergleich:

Auf der Relation Dünwald – Höhenhaus – Holweide – Merheim, die gemäß Beschlussvorschlag von Verwaltung und KVB durch Verknüpfung der Buslinien 155 und 157 attraktiviert werden soll, finden werktäglich 13.800 Wege statt (mit ÖV-Anteilen zwischen 7 und 15%). Zudem ist die Maßnahme mit nur geringen Mehrkosten durchführbar, so dass bei einer zu erwartenden Nachfragesteigerung Ergebnisneutralität prognostiziert werden kann.