

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln
hier: Busnetz im Teilraum Linksrheinisch Mitte**
Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge Gremium	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	11.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	31.05.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	14.06.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	29.06.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, das Busnetz im Teilraum Linksrheinisch Mitte in Abstimmung mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) gemäß den Ausführungen im Abschnitt 3 und der Anlage 2 zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 anzupassen.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Aufnahme der sich aus dem neuen Linienkonzept ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/24.06.2008.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn alle beteiligten Bezirksvertretungen ohne Änderungen zustimmen.

Alternative:
keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme _____ €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja _____ €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten _____ € _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)		Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**1. Ausgangslage**

Im Nahverkehrsplan 2003 – 2007 der Stadt Köln ist das innerstädtische Busnetz in fünf Teilräume unterteilt. Der Teilraum Linksrheinisch Mitte umfasst den Stadtbezirk Ehrenfeld, den nördlichen Teil des Stadtbezirks Lindenthal – nördlich der Dürener Straße – und die nördlichen Teile des Stadtbezirks Innenstadt – nördlich einer Linie Augustinerstraße – Neumarkt – Aachener Straße. In diesem Teilraum wurden auf Basis des vorherigen Bestands nach Aufstellung des 1. Nahverkehrsplans zwei wesentliche Änderungen des Busnetzes vorgenommen: Zum Fahrplanwechsel im Mai 2000 im Bereich des Medienzentrums Butzweilerhof und zum Fahrplanwechsel Juni 2002 im Bereich Weiden/Lövenich/Junkersdorf.

Auf dem Gebiet des Busnetzes Linksrheinisch Mitte verkehren folgende Linien des regionalen und kommunalen Schienenverkehrs:

- RE-/RB-Linien mit den Haltepunkten Köln Hbf, Köln-Ehrenfeld, Köln West
- S-Bahnlinie S 6 (Köln – Essen) mit den Haltepunkten Köln Hbf, Köln Hansaring
- S-Bahnlinie S 11 (Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) mit den Haltepunkten Köln Hbf, Köln Hansaring
- S-Bahnlinie S 12 (Düren – Köln – Au/Sieg) mit den Haltepunkten Köln Hbf, Köln Hansaring, Köln-Ehrenfeld, Köln-Müngersdorf Technologiepark, Köln-Lövenich, Köln-Weiden West
- S-Bahnlinie S 13 (Horrem – Köln – Troisdorf) mit den Haltepunkten Köln Hbf, Köln Hansaring, Köln Ehrenfeld, Köln-Müngersdorf Technologiepark, Köln-Lövenich, Köln-Weiden West
- Stadtbahnlinie 1 (Weiden West – Bensberg)
- Stadtbahnlinie 3 (Mengenich – Thielenbruch)
- Stadtbahnlinie 4 (Bocklemünd – Schlebusch)
- Stadtbahnlinie 5 (Ossendorf – Reichenspergerplatz; ab 12.12.2010: Am Butzweilerhof – Reichenspergerplatz)
- Stadtbahnlinie 7 (Frechen – Zündorf)
- Stadtbahnlinie 9 (Sülz – Königsforst)

- Stadtbahnlinie 12 (Zollstock – Merkenich)
- Stadtbahnlinie 13 (Sülzgürtel – Holweide)
- Stadtbahnlinie 15 (Ubierring – Chorweiler)
- Stadtbahnlinie 16 (Bonn-Bad Godesberg – Niehl)
- Stadtbahnlinie 18 (Bonn Hbf – Thielenbruch)

Zusätzlich verkehren in dem Teilraum auch noch vier interlokale Buslinien (Betreiber: Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft) und die lokalen Buslinien der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Dadurch ergibt sich eine Vielzahl von Schiene-/Bus-Verknüpfungspunkten, die es bei der Planung u.a. zu berücksichtigen galt.

Der Schwerpunkt dieser Vorlage liegt in der Überprüfung des vorhandenen Netzes der KVB-Buslinien. Für die Buslinien der REVG besteht aus Sicht der Verwaltung derzeit kein Handlungsbedarf, da diese an geeigneten Endpunkten mit Verknüpfung zum Stadtbahnnetz abgebunden sind (Weiden Zentrum bzw. Bocklemünd) und sich hinsichtlich des Fahrplanangebots im Wesentlichen an den Vorgaben des benachbarten Aufgabenträgers Rhein-Erft-Kreis orientieren müssen. Weiterhin wurde schwerpunktmäßig das Busangebot in den Stadtbezirken Lindenthal und Ehrenfeld betrachtet. Die in den Stadtbezirk Innenstadt hinein fahrenden KVB-Buslinien wurden entweder vor kurzem verändert (Linie 142) oder sind planerisch Bestandteil anderer Teilräume (Linien 106, 132, 133, 136, 146: Linksrheinisch Süd; Linie 140: Linksrheinisch Nord), so dass die Innenstadt von den dargestellten Anpassungen nur am Rande von Überlegungen zur Buslinie 148 betroffen ist.

Die nachfolgende Tabelle zeigt alle KVB-Buslinien im Teilraum Linksrheinisch Mitte, die im Rahmen der Überprüfung des Busnetzes betrachtet wurden, mit ihrem Fahrplanangebot gemäß Fahrplan 2010:

Linie	Linienführung	Betriebszeiten Montag-Freitag ca.	Takt HVZ/NVZ*
127	IKEA Am Butzweilerhof – Longerich	4.30 – 2.00 Uhr	10'/20'
139	Bickendorf – Longerich	5.00 – 1.00 Uhr	20'/20'
140	Ebertplatz – Braunsfeld (<i>Abschnitt Ebertplatz – Neuehrenfeld: LR Nord</i>)	4.30 – 2.00 Uhr	20'/20'
141	Weiden – Vogelsang	6.00 – 1.00 Uhr	20'/20'
143	Lövenich – Bocklemünd	4.30 – 2.00 Uhr	20'/20'
144	Lövenich – Junkersdorf	6.00 – 20.00 Uhr	20'/30'
145	Bocklemünd – Frechen-Bachem	5.30 – 1.30 Uhr	20'/20'

Linie	Linienführung	Betriebszeiten Montag-Freitag ca.	Takt HVZ/NVZ*
148	GE Ossendorf – Ebertplatz	4.30 – 1.00 Uhr	10'/10'
149	Weiden – Widdersdorf	6.30 – 9.00 und 13.00 – 19.30 Uhr	20'/20'

* HVZ = Hauptverkehrszeit, NVZ = Nebenverkehrszeit; bei unterschiedlichen Takten im Linienvorlauf ist jeweils der dichteste Takt aufgeführt

Die folgenden Linien tangieren ebenfalls den Teilraum Linksrheinisch Mitte, werden aber im Zusammenhang mit anderen Teilräumen bzw. separat einer Überprüfung unterzogen und sind daher nur nachrichtlich dargestellt:

Linie	Linienführung	planerische Behandlung ...
106	Marienburg – Heumarkt	im Teilraum Linksrheinisch Süd
126	Bocklemünd – Chorweiler	im Teilraum Linksrheinisch Nord
132	Meschenich – Dom/Hbf	im Teilraum Linksrheinisch Süd
133	Breslauer Platz – Zollstock	im Teilraum Linksrheinisch Süd
136	Hohenlind – Neumarkt	im Teilraum Linksrheinisch Süd
142	Weißhausstr. – Nippes	zunächst separat (Unibuslinie)
146	Deckstein – Neumarkt	im Teilraum Linksrheinisch Süd

Das komplette Liniennetz im Teilraum ist in der schematischen Darstellung als Anlage 1 beigefügt.

Auf der Basis aktueller Fahrgastzählungen aus dem Jahr 2009 und Daten aus der städtischen Haushaltsbefragung im KONTIV-Design aus dem Jahr 2006 hat die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der KVB eine Analyse des vorhandenen Busnetzes vorgenommen und folgende Arbeitsschwerpunkte herausgearbeitet.

2. Arbeitsschwerpunkte und Planungen

- **Linien 127 und 148 (Gewerbegebiet/Medienzentrum Am Butzweilerhof):**

Durch die zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 erfolgende Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 in das Gewerbegebiet Am Butzweilerhof verändert sich die Erschließungssituation des Gebietes grundlegend. Der Linienast der Buslinie 127, der heute ab der Stadtbahnhaltestelle Ossendorf über die Butzweilerstraße IKEA anbindet, ist mit Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 und Einrichtung einer Stadtbahnhaltestelle südlich IKEA nicht mehr erforderlich. Gleiches gilt für den Linienast der Buslinie 148 auf der Von-Hünefeld-Straße bis zur Haltestelle Am Coloneum. Dieser Bereich wird zukünftig ebenfalls von der Stadtbahnlinie 5 durch die neue Endhaltestelle an der Butzweilerhof-Allee/Von-Hünefeld-Straße vollständig erschlossen.

Aufgrund der ähnlichen Angebotsstruktur hinsichtlich Bedienungszeiten und Taktung bietet es sich an, die Buslinien 127 und 148 zu einer Linie zusammenzufassen, die dann vom Ebertplatz über Nippes, Bilderstöckchen, Ossendorf, Bocklemünd/Mengenich und Pesch bis Longerich verkehrt. Der 10-Minuten-Takt der Linie 127 wird in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und in der nachmittäglichen Schülerverkehrsspitze mit dem 10-Minuten-Takt der Linie 148 ab Bilderstöckchen verbunden. Abends wird der 30-Minuten-Takt ebenfalls über die gesamte Linie durchgebunden. Die neue Linie erhält die Liniennummer 127, die Liniennummer 148 entfällt.

Die Anbindung der Caritas-Werkstätten in der Heinrich-Rohmann-Straße (ca. 160 Beschäftigte) aus Richtung Ossendorf/Bilderstöckchen/Nippes erfolgt zukünftig über die etwa 300 m entfernt gelegene Haltestelle Von-Hünefeld-Straße. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle einschließlich Einrichtung einer Querungshilfe ist geplant, kann aber aufgrund der Haushaltslage in diesem Jahr voraussichtlich nicht mehr erfolgen. Die Haltestelle Gunther-Plüschow-Straße in unmittelbarer Nähe der Werkstätten wird zudem weiterhin von der unveränderten Buslinie 139 (Bickendorf – Am Butzweilerhof – Longerich) bedient. Auch für diese Haltestelle ist der Bau von Buskaps und einer Querungshilfe vorgesehen. Diese Veränderungen wurden bereits im Vorfeld mit den Caritas-Werkstätten abgestimmt.

Einen Überblick über die Erschließung des Gewerbegebiets/Medienzentrums Am Butzweilerhof mit der neuen Linienführung der Buslinie 127 in Verbindung mit der verlängerten Stadtbahnlinie 5 sowie der unveränderten Buslinie 139 zeigt die Anlage 2.

- **Buslinie 144:**

Die Buslinie 144 verkehrt heute zwischen Lövenich Bahnhof und Junkersdorf und erschließt den östlichen Bereich Lövenichs, das Gewerbegebiet Lövenich und in Müngersdorf die Siedlung Egelspfad sowie den alten Dorfkern Müngersdorfs um Belvederestraße und Alten Militärring.

Die Auswertung der vorliegenden Daten hat ergeben, dass die Auslastung der Buslinie 144 im Tagesverlauf in beiden Fahrtrichtungen überwiegend gering ist. Strukturell besteht bei der Linie 144 das Defizit, dass zwar Anbindungen an die S-Bahn in Lövenich und an die Stadtbahnlinie 1 in Junkersdorf bestehen, der wichtige Ziel- und Umsteigepunkt Weiden Zentrum jedoch vom östlichen Lövenicher Siedlungsbereich und vom Gewerbegebiet Lövenich nur durch einmaliges Umsteigen am Bahnhof Lövenich zu erreichen ist.

Zur Verbesserung der Verbindungsfunktion der Linie, insbesondere für den östlichen Bereich von Lövenich und das Gewerbegebiet Lövenich, wäre eine Verlängerung der Linie 144 bis Weiden Zentrum denkbar. Eine Potenzialabschätzung auf Basis der Haushaltsbefragung aus 2006 hat hierfür ein zusätzliches Potenzial von bis zu 100 Fahrgästen pro Tag ergeben. Auf der anderen Seite würde die Maßnahme jedoch während der Bedienung im 20-Minuten-Takt den Einsatz eines zusätzlichen Busses erfordern und Mehrkosten bei der KVB in Höhe von rund 72.000 Euro pro Jahr verursachen. Diese Kosten könnten von den ca. 100 erwarteten zusätzlichen Fahrgästen pro Tag, die Einnahmen in Höhe von rund 20.000 Euro erbringen würden, nur zu einem Teil gedeckt werden. Zusätzlich bestünde die infrastrukturelle Problematik, dass derzeit für einen weiteren Bus keine Wartefläche in der Verknüpfungsanlage Weiden Zentrum bereit steht.

Auf dem Streckenabschnitt auf der Aachener Straße zwischen den Haltestellen Alter Militärring und Junkersdorf verkehrt der Bus heute parallel zur Stadtbahnlinie 1. Die Auswer-

tung der Fahrgastzahlen zeigt, dass der relevante Umsteigepunkt zwischen Linie 1 und Linie 144 die Haltestelle Alter Militärring ist, so dass die Weiterfahrt bis Junkersdorf nur aufgrund der derzeit nur dort möglichen Wendefahrt besteht. Daher wurde auch eine Verkürzung des Linienwegs der Linie 144 zwischen Alter Militärring und Junkersdorf geprüft. Die Fahrzeiterparnis ist jedoch nicht so groß, als dass die Verlängerung bis Weiden Zentrum ohne den Einsatz eines zusätzlichen Busses umgesetzt werden könnte. Voraussetzung für diese verkürzte Linienführung ist darüber hinaus die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Alter Militärring/Aachener Straße, an der der Bus seine Wartezeit verbringen kann. Die Verwaltung prüft zurzeit die Einrichtung einer Haltestelle an der Zufahrt zum Militärring südlich der Aachener Straße im Rahmen der Planungen zur Anbindung des Gewerbegebiets Braunsfeld/Technologiepark an die Militärringstraße. Kann die Haltestelle dort errichtet werden, könnte die Buslinie 144 zukünftig von Junkersdorf zum Alten Militärring zurückgezogen werden.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die Verlängerung der Buslinie 144 in Richtung Weiden Zentrum und die Verkürzung bis zur Haltestelle Alter Militärring im Zusammenhang mit einer möglichen Anbindung des TRIOTOP-Gewerbeparkes durch die Buslinie 144 zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen (siehe unten). Im Falle einer Verlängerung bis Weiden Zentrum muss allerdings noch eine Lösung für die Kapazitätsproblematik im Bereich der dortigen Haltestelle gefunden werden. Im Zusammenhang mit der Luftschadstoffproblematik im Bereich Weiden Zentrum sollen Möglichkeiten zur Entzerrung der Überlagerung der Ansprüche von Stadtbahn, Bus, Individualverkehr (IV) und unmotorisierten Verkehrsteilnehmern separat überprüft werden. Ziel ist es, den Rückstau des IV zu reduzieren und damit einen Rückgang der Schadstoffbelastung zu erreichen.

- **Buslinien 141/143:**

Die Buslinien 141 und 143 verkehren auf einem Großteil der Strecke zwischen Junkersdorf und Vogelsang parallel und ergänzen sich so zu einem 10-Minuten-Takt. Der lange Fahrweg beider Linien birgt die Gefahr, dass lokal auftretende Verspätungen in den weiteren Linienverlauf übertragen werden. Daher wurde eine Trennung beider Linien in Junkersdorf geprüft. Dies hätte zudem den Vorteil, die unterschiedlich ausgelasteten Abschnitte westlich der Haltestelle Junkersdorf (Linie 141: eher schwache Auslastung; Linie 143 überwiegend gute Auslastung) hinsichtlich der Taktung differenziert behandeln zu können.

Eine detaillierte Analyse der Fahrgastzahlen ergab jedoch, dass für die Linie 143 eine Trennung in Junkersdorf keinesfalls empfohlen werden kann, da fast zwei Drittel der Fahrgäste nicht in Junkersdorf bzw. am Alten Militärring auf die Stadtbahn umsteigen, sondern ihr jeweiliges Ziel im weiteren Streckenverlauf haben. Somit würde für diese Fahrgäste ein Umsteigeerfordernis geschaffen, was eine deutliche Verschlechterung zum Status quo bedeuten würde.

Für die Buslinie 141 hätte eine Trennung in Junkersdorf den Vorteil, dass der Abschnitt zwischen Weiden und Junkersdorf außerhalb der Spitzenzeiten nachfragegerecht im 30-Minuten-Takt (statt heute im 20-Minuten-Takt) bedient werden könnte, wodurch sich eine Betriebskosteneinsparung realisieren ließe. Gleichwohl besteht auch auf der Linie 141 ein hoher Anteil an Fahrgästen (zumeist Schüler), die von Weiden bzw. Müngersdorf-West über Junkersdorf und den Alten Militärring hinaus zur Realschule am Alten Militärring bzw. in das Gewerbegebiet Braunsfeld fahren.

Verwaltung und KVB empfehlen daher, von einer Trennung der Linien 141 und 143 in Junkersdorf abzusehen und die Linienwege beider Linien in diesem Bereich beizubehal-

ten. Damit einher geht auch die Beibehaltung des 20-Minuten-Grundtakts auf beiden Linien, da zwischen Junkersdorf und Vogelsang nachfrageseitig zwingend ein 10-Minuten-Takt tagsüber, der durch Überlagerung beider Linien geschaffen wird, angeboten werden muss.

- **ÖPNV-Anbindung Stadtwaldviertel/Waldsiedlung:**

Die ÖPNV-Anbindung des Stadtwaldviertels bzw. der Waldsiedlung wird bereits seit einiger Zeit intensiv diskutiert. Derzeit ist das Gebiet durch die Haltestelle Eichenstraße der Buslinie 143 und die Haltestelle Stüttgenhof der Stadtbahnlinie 7 an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Es besteht der Wunsch von Seiten der Anwohner, die Erschließung des Gebietes über eine Verlängerung der Buslinie 136 über die Dürener Straße zu verbessern. Die Bezirksvertretung Lindenthal hat hierzu auf Basis eines Prüfbeschlusses und der hierzu vorgelegten Verwaltungsvorlage am 27.08.2007 die Verwaltung beauftragt, „die Weiterführung der Buslinie 136 bis zur Haltestelle „Weiden-Zentrum“ der Straßenbahnlinie 1 mit einer Anbindung an das Krankenhaus Hohenlind und das Stadtwaldviertel nach Umbau der Kreuzung Dürener Straße/Militärstraße erneut zu prüfen und dem Verkehrsausschuss unter Beteiligung der Bezirksvertretung Lindenthal zur Entscheidung vorzulegen. Eine eventuelle parallele Linienführung der Buslinie 143 ist zu vermeiden.“ Eine neue Anfrage der FDP-Fraktion in der Bezirksvertretung Lindenthal befasst sich mit einem Shuttlebus-Verkehr auf der Dürener Straße bis Hohenlind als Übergangslösung.

Voraussetzung für die Führung eines Linienbusses über die Dürener Straße zwischen Hohenlind und Stadtwaldviertel ist jedoch die Herstellung einer entsprechenden Infrastruktur im Zuge der Dürener Straße, die einen Busbetrieb mit einer hinreichenden Betriebsqualität ermöglicht. Der Ausbau des Knotenpunkts Dürener Straße/Militärstraße soll 2012 fertig gestellt sein. Darüber hinaus liegt eine Kostenzusage des Verkehrsministeriums für die Wechselzeichenanlage auf der Dürener Str. zwischen Autobahn und Militärstraße vor. Die Verwaltung schlägt daher weiterhin vor, mit Fertigstellung des Umbaus des Knotenpunktes Dürener Straße/Militärstraße eine mögliche Verlängerung der Buslinie 136 erneut zu prüfen.

In der Diskussion sind derzeit drei Varianten:

Variante A

Diese Variante sieht eine Verlängerung der Buslinie 136 bis zum Stadtwaldviertel und die Einrichtung einer Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit im Bereich der Straße Am Haelentor vor.

Variante B

Diese Variante sieht eine Verlängerung der Buslinie 136 über die Dürener Straße – Salzburger Weg – Stüttgerhofweg bis zum Wiener Weg vor. Die Einrichtung einer Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit im Bereich des Wiener Wegs wird zurzeit von der Verwaltung geprüft. Die Linienführung der Buslinie 143 würde bei dieser Variante unverändert bleiben.

Variante C

Diese Variante entspricht dem Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal. Sie sieht eine Verlängerung der Buslinie 136 bis Lövenich, Saarstraße (derzeitige Endhaltestelle der Linie 143) vor. Gleichzeitig würde die Linie 143 bis Wiener Weg zurückgezogen. Eine Führung der Linie 143 bis Wiener Weg ist nach Analyse der Fahrgastzahlen zwingend erforderlich, da von dort viele Fahrgäste mit der Linie 143 bis Junkersdorf bzw. darüber hinaus verkehren.

- **ÖPNV-Anbindung Marsdorfs:**

Die CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Lindenthal hatte im Jahr 2009 eine Anfrage zur ÖPNV-Anbindung Marsdorf gestellt. Diese war von der Verwaltung zur Sitzung am 02.11.2009 inhaltlich beantwortet worden, allerdings auch mit Verweis auf die anstehenden Planungen im Busnetz Linksrheinisch Mitte. Nach Einschätzung der Verwaltung handelt es sich in Marsdorf überwiegend um nicht-ÖPNV-affine Einrichtungen, wie z.B. Möbelhäuser, Baumärkte und große Supermärkte. Zudem ist die Arbeitsplatzdichte in Marsdorf sehr gering. Der Standort lässt daher keine hohe ÖPNV-Nutzungsfrequenz erwarten.

Eine erneute Überprüfung von Verwaltung und KVB hat weiterhin ergeben, dass derzeit keine sinnvolle Möglichkeit gesehen wird, Marsdorf in das bestehende Busnetz zu integrieren. Folglich wird vorgeschlagen, keine zusätzliche Anbindung über die bestehende Erschließung durch die Stadtbahnlinie 7 hinaus anzubieten.

- **Erschließung Widdersdorf-Süd:**

Die Erschließung des Neubaugebiets Widdersdorf-Süd wurde im Oktober 2009 durch die neue Buslinie 149 und eine Veränderung der Regionalbuslinie 962 vorgenommen. Da sich das Gebiet noch in der Entwicklung befindet, ist eine Beurteilung der Maßnahme, aus der sich Konsequenzen für ein verändertes Bedienungskonzept ableiten ließen, noch zu früh.

- **ÖPNV-Anbindung der Neubaugebiete „Haus Közal“ und „Am Randkanal“:**

Das Neubaugebiet „Haus Közal“ sowie das gegenüber entstehende Wohngebiet „Am Randkanal“ in Lövenich sind bisher nicht ausreichend an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die nächstgelegene Haltestelle „An der Ronne“ der Buslinien 145 und 149, die über die Widdersdorfer Landstraße verkehren, erschließt das Neubaugebiet nur unzureichend.

Die Bebauungspläne „Haus Közal“ und „Am Randkanal“ sehen zur Erschließung der Neubaugebiete auf der Widdersdorfer Landstraße einen Kreisverkehr in Höhe der Einmündung Curt-Stenvert-Bogen vor. Um die Erschließung der Neubaugebiete durch den ÖPNV zu gewährleisten, soll beim Bau des Kreisverkehrs die Anlage einer Haltestelle berücksichtigt werden. Eine vorzeitige Anlage einer Haltestelle in diesem Bereich scheitert aufgrund des fehlenden Gehwegs auf der westlichen Seite der Widdersdorfer Landstraße sowie der Finanzierung. Die Umsetzung wird voraussichtlich erst 2012 erfolgen können.

- **ÖPNV-Anbindung des Max-Planck-Instituts für Züchtungsforschung an der Belvederestraße:**

Das Max-Planck-Institut (MPIZ) ist auch aufgrund der Erweiterung seines Standortes mit dem Wunsch an die Verwaltung herangetreten, besser an das vorhandene ÖPNV-Netz angeschlossen zu werden. Das MPIZ beschäftigt nach vollzogener Erweiterung knapp 400 Personen. Darüber hinaus rechnet das MPIZ in den nächsten Jahren mit rund 200 Besuchern pro Tag.

Da das Institut sehr peripher gelegen ist und eine Integration in das Liniennetz ohne höhere Zusatzkosten sowie zeitintensive und für durchfahrende Fahrgäste unattraktive Umwegfahrten nicht möglich ist, muss eine Andienung des MPIZ separat von den bestehenden Linienwegen betrachtet werden. Ein Großteil der knapp 400 Beschäftigten kommt aus dem Bereich Bocklemünd/Vogelsang, so dass sich eine Anbindung über den Stadtbahnhaltepunkt Bocklemünd anbietet. Das MPIZ beabsichtigt, ab Herbst 2010 Jobtickets für die Mitarbeiter im Rahmen des Bundesbehördentickets (über die Stadtwerke Bonn) einzuführen. Die Entscheidung über die Busanbindung kann somit in Abhängigkeit von

der Finanzierung separat vom bestehenden Liniennetz erfolgen.

- **ÖPNV-Anbindung des TRIOTOP-Gewerbeparks**

Am Girlitzweg in Vogelsang wird zurzeit der TRIOTOP-Gewerbepark entwickelt. Das Gebiet ist über den bestehenden S-Bahn-Haltepunkt Köln-Müngersdorf Technologiepark und die Buslinie 140 nur randlich erschlossen. Zu prüfen war daher, ob eine bessere Erschließung durch Veränderung bestehender Linienführungen möglich ist.

Auf Basis des bestehenden Liniennetzes wären eine Anbindung von Norden durch eine Verlängerung der Buslinie 139 oder eine Anbindung von Süden durch eine Verlängerung der Buslinie 144 denkbar. In ersten Gesprächen mit dem Projektentwickler, der mit der Frage der Anbindung an Verwaltung und KVB herangetreten war, sprach sich dieser aufgrund der besseren Verknüpfungen für eine Verlängerung der Linie 144 aus. Da sich das Gesamtprojekt noch in der Entwicklung befindet und auch die Infrastruktur noch nicht vollständig hergestellt ist, wird die Anbindung noch nicht zum kommenden Fahrplanwechsel erfolgen können. Auch ist die Frage der Mitfinanzierung, z.B. über JobTickets, noch zu klären.

Um gegebenenfalls kurzfristig bereits zu einer Verbesserung der Anbindung des TRIOTOP-Gewerbeparkes zu kommen, wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der Linie 144 auf der Belvederestraße geprüft. Von hier aus könnte der Gewerbepark dann über die im Rahmen der Regionale 2010 derzeit im Bau befindliche „Belvederebrücke“ über die Militärringstraße und die Bahntrasse fußläufig erreicht werden.

3. Zusammenfassung und Umsetzung

Die Analyse des Busnetzes im Teilraum Linksrheinisch Mitte hat gezeigt, dass zum kommenden Fahrplanwechsel lediglich die Zusammenführung der Buslinien 127 und 148 zu einer neuen Linie 127 (Ebertplatz – Longerich) umgesetzt werden kann. Die weiteren, grundsätzlich positiv bewerteten Änderungsoptionen (Anbindung Stadtwaldviertel, Verlängerung der Buslinie 144 bis Weiden und zum Gewerbegebiet am Girlitzweg, Anbindung des Max-Planck-Instituts) können in Abhängigkeit von ihrer Finanzierbarkeit erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

Einen Beschluss des Verkehrsausschusses vor der Sommerpause vorausgesetzt, wird die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der KVB die Veränderung der Buslinien 127 und 148 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umsetzen.

4. Konsequenzen für den Betrauungsbeschluss

Die Verwaltung geht auf Basis der vorliegenden Planung davon aus, dass sich durch das neue Liniennetz voraussichtlich keine nennenswerten Leistungsänderungen zum derzeit betrauten Zustand ergeben. Diese Aussage erfolgt vor dem Hintergrund, dass die im direkten Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie 5 bis Butzweilerhof stehenden Leistungsänderungen bereits betraut sind. Um jedoch eine möglichst große Sicherheit in Bezug auf die Finanzierung zu gewährleisten, soll die Verwaltung mit der Beschlussfassung dennoch beauftragt werden, mögliche Konsequenzen in die Betrauungsregelung aufzunehmen.

Begründung der Dringlichkeit:

Ein Beschluss über die Veränderungen der Linienführungen im Teilraum Linksrheinisch Mitte ist vor der Sommerpause 2010 erforderlich, damit die KVB die Anpassungen rechtzeitig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 vornehmen kann. Eine frühere Fertigstellung der Vorlage war wegen noch notwendiger Abstimmungen leider nicht möglich.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1+ 2