

Anlage 2 zum 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln:

Ergänzende Beschlüsse und Stellungnahmen der politischen Gremien der Stadt Köln zur Entwurfsfassung (Stand Juni 2016)

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Verkehrsausschuss aus der Sitzung vom 14.06.2016				
1	AN/1014/2016	Zeitnah darstellen, welche Buslinien eine Taktverdichtung benötigen und mit welchem finanziellen Aufwand dies umsetzbar ist. Hierbei u.a. die Linien 141/ 142/ 143/ 144/ 145/ 149/ 160 und 162 untersuchen.	Prüfung der Taktverdichtungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen (z.B. auf die Anschlüsse) einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt) aus der Sitzung vom 07.07.2016				
2	1614/2016	Maßgabe: Für die Buslinie 142 einen 10-Minuten-Takt einführen.	Buslinie 142: Ubierring – Universität – Nippes, derzeit Mo-Fr. im 20-Minuten-Takt. Die Auslastungsgrade im Tagesverlauf variieren stark. Daher finden bereits weitere Verstärkerfahrten vor und nach Vorlesungsblöcken statt.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) aus der Sitzung vom 04.07.2016				
3	1614/2016	ÖPNV-Anbindung in den Randgebieten verbessern (Stadtteile Meschenich, Immendorf und Godorf).	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
4		Im Sürther Feld und in Weiss das ÖPNV-Angebot auf Grund des Einwohnerzuwachses umgehend anpassen.	Beschlusslage: Buslinie 131 wird durch das Neubaugebiet geführt, sobald die neue Erschließungsstraße befahrbar ist.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
5		Linie 130 tagsüber im 10-Minuten-Takt fahren.	Buslinie 130: Sürth – Bayenthal – Universität tagsüber im 20-Minuten-Takt. Hohe Auslastung einiger Fahrten durch Schülerverkehr, daher zu Schulanfangs- und Endzeiten Verstärkerfahrten. Gemäß Fahrgasterhebungen jedoch aktuell kein durchgängiger 10-Minuten-Takt erforderlich. Die weitere Siedlungsentwicklung muss jedoch betrachtet werden.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
6		Immendorf besser an den ÖPNV anschließen.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) aus der Sitzung vom 04.07.2016				
7	1614/2016	Nachtbus der Linie 132 im 30-Minuten-Takt fahren.	Buslinie 132: Meschenich – Rondorf - Chlodwigplatz – Breslauer Platz/Hbf nachts gemäß Fahrgasterhebungen ab 23:19 Uhr mit guter Auslastung stadtauswärts. Nachfragegerecht wird am Wochenende der 30-Minuten-Takt bis ca. 1:30 Uhr angeboten.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
8		Chlodwigplatz zum Rendezvous-Verknüpfungspunkt entwickeln.	Betrifft die Verknüpfung der Buslinien 106, 132, 133 und 142 mit den Stadtbahnlinien 15,16 und 17. Tagsüber dichter Takt mit stündlich 18 Fahrten, abends ist die Buslinie 132 mit den Stadtbahnen fahrplanmäßig verknüpft. Darüber hinaus kein Rendezvoussystem möglich, da weder für Stadtbahnen noch für Busse genügend Haltepositionen vorhanden.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen) aus der Sitzung vom 12.09.2016 (Ergänzungen)				
9	AN/1366/2016	Schnellbuslinien für Meschenich und Rondorf (und evtl. Immendorf) als Übergangslösung bis zur Realisierung der 4. Baustufe Nord-Süd-Stadtbahn konzipieren.	Möglicherweise als Vorlaufbetrieb umsetzbar.	Wird im Rahmen der Prüfung eines Expressbusnetzes behandelt.
10		Bike-Sharing der KVB auf Rodenkirchen und gerne auch darüber hinaus (z.B. Sürther Feld und Sürth) ausweiten.	Das Bike-Sharing-Angebot der KVB wurde im Jahr 2016 bereits ausgeweitet. Vor einer weiteren Gebietsausdehnung ist die Akzeptanz bzw. Bewährung der bestehenden Bedienungsgebiete abzuwarten.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
11	AN/1442/2016	Zu Kapitel 5.6 Auslastung und Kapazitäten: Taktverdichtungen auf folgenden Stadtbahnlinien prüfen: Linie 1 (5-Minuten Takt in der HVZ von Weiden-West bis Junkersdorf.	Verstärkerlinie soll gemäß Anregung von Junkersdorf bis Weiden-West durchgezogen werden; Datenerhebung zeigt jedoch aktuell kein hinreichendes Fahrgastpotential für eine generelle Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt nach Weiden in der HVZ auf. Zukünftig ist der generelle Einsatz von längeren Zügeinheiten nach Weiden zur Kapazitätserhöhung geplant.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
12	AN/1442/2016	Taktverdichtung Linie 13 (5-Minuten-Takt in der HVZ von Aachener Str./Gürtel bis Mülheim und Verstärkung in der NVZ/SVZ sowie im Nachtverkehr.	Eine Taktverdichtung von 10 Minuten auf 5 Minuten ist wegen der Trassenverfügbarkeit auf dem rechtsrheinischen Streckenabschnitt nicht ohne massive Behinderungen der Linien 3 und 18 möglich. Darüber hinaus erfordert die Nachfrage auf der Linie 13 aktuell ausschließlich im morgendlichen Schülerverkehr eine Verstärkung, die bereits umgesetzt ist. Die Stadtbahnlinie 13 hat als tangentielle Linie viele Verknüpfungen zu radialen Stadtbahnlinien. Die Verbindungen werden nachts durch das Rendezvous-System in der Innenstadt abgedeckt.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
13		Taktverdichtung Linie 18 (in der HVZ zwischen Klettenberg und Hürth-Hermülheim 5-Minuten-Takt, in der NVZ 15-Minuten-Takt; samstags in der NVZ II 10-Minuten-Takt, sonntags in der NVZ II 15-Minuten-Takt und Prüfung, ob Verlängerung über Hürth hinaus nach Brühl möglich.	Bedarf besteht, aber: - Taktverdichtung erst nach niveaufreiem Ausbau der Straßenkreuzung Militärringstr./Luxemburger Str. möglich (Planfeststellungsverfahren eingeleitet). - Kostenübernahme durch Stadt Hürth erforderlich, da Klettenberg letzte Haltestelle auf Kölner Stadtgebiet.	Verhandlungen über Taktverdichtung mit der Stadt Hürth, sobald Fertigstellung des Kreuzungsumbaus absehbar.
14		Klettenberg - Neumarkt - Dom im 4-Minuten-Takt.	Stadtbahnlinie 18: Zwischen Klettenberg und ZOO/Flora bereits heute 5-Minuten-Takt, noch höhere Fahrtendichte ist wegen erreichter Kapazitätsgrenze des Neumarkt-Tunnels nicht realisierbar.	Anregung kann nicht berücksichtigt werden.
15		Zu Kapitel 5.6 Auslastung und Kapazitäten: Taktverdichtungen auf folgenden Buslinien prüfen: Linie 130 (HVZ alle 10 Minuten zwischen Sülzgürtel und Bahnhof Rodenkirchen und genereller Einsatz von Gelenkbussen; Linienbetrieb in der SVZ).	Buslinie 130: Sürth – Bayenthal – Universität verkehrt tagsüber im 20-Minuten-Takt. Hohe Auslastung einiger Fahrten durch Schülerverkehr, daher zu Schulanfangs- und Endzeiten Verstärkerfahrten. Gemäß Fahrgasterhebungen jedoch aktuell kein durchgängiger 10-Minuten-Takt erforderlich. Die weitere Siedlungsentwicklung muss jedoch betrachtet werden.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
16		Taktverdichtung Linie 131 (HVZ alle 10 Minuten von Sülzburgstr. bis Zollstockgürtel und generelle Bedienung mit Gelenkbussen, Linienbetrieb in der SVZ).	Buslinie 131: Sürth – Rondorf – Sülz verkehrt tagsüber im 20-Minuten-Takt. Hohe Auslastung einiger Fahrten durch Schülerverkehr, daher zu Schulanfangs- und Endzeiten Verstärkerfahrten; teilweise Bedienung mit Gelenkfahrzeugen. Gemäß Fahrgasterhebungen jedoch aktuell kein durchgängiger 10-Minuten-Takt erforderlich.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
17	AN/1442/2016	Taktverdichtung Linie 141/143 (in der HVZ vom Bf. Ehrenfeld nach S-Bahn-Station Müngersdorf/Technologiepark und weiter in den Gewerbepark/Schulstandort Girlitzweg, verbunden mit Bus-Vorrang auf der Widdersdorfer Str.).	Prüfung der Taktverdichtungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
18		Taktverdichtung Linie 142 (von Bf. Ehrenfeld bis Universität in der HVZ alle 10 Minuten).	Buslinie 142: Ubierring – Universität – Nippes, derzeit Mo-Fr. im 20-Minuten-Takt mit Einsatz eines zweiten Gelenkbusses zu Spitzenzeiten Die Auslastungsgrade im Tagesverlauf variieren stark. Daher finden bereits weitere Verstärkerfahrten vor und nach Vorlesungsblöcken statt.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
19		Taktverdichtung Linie 149 (Verdichtung Weiden Zentrum – Lövenich in der HVZ und Einsatz von Gelenkbussen zum Schulzentrum Widdersdorf).	Buslinie 149: Weiden – Widdersdorf – Weiden ist zu Schulanfangszeiten hochbelastet, danach sinkt die Nachfrage deutlich. In Richtung Weiden Zentrum werden auf den Linien 145 und 149 bereits Verstärker- und teilweise Gelenkbusse eingesetzt. Veränderungen bezogen auf die weiterführenden Schulen müssen betrachtet werden (z.B. mögliche Veränderungen in Bezug auf die heutige Friedensschule in Widdersdorf).	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
20		Taktverdichtung Linie 978 (Verdichtung in HVZ und NVZ zur Entlastung der Linie 18).	Prüfung der Taktverdichtungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Wird im Rahmen der Prüfung eines Expressbusnetzes behandelt.
21		Zu Kapitel 6.1 Qualitätsstandards: Definition der Kernstadt an die Abgrenzung der Umweltzone anpassen, d.h. nur Gebiete außerhalb der Umweltzone gehören zum Außenbereich.	Umweltzone und Kernstadt werden nach grundsätzlich unterschiedlichen Kriterien definiert. Eine identische Abgrenzung ist deshalb nicht zweckmäßig. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit der Intention, Umweltbelastungen zu verringern, ist nur sinnvoll, wenn gezielte Maßnahmen an entsprechenden Belastungsschwerpunkten erfolgen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
22	AN/1442/2016	Zu Kapitel 6.1.1 Verkehrszeiten und Zeitintervalle: Neues Mindestangebot Stadtbahn an Samstagen (NVZ I 9-11 Uhr und 20-23 Uhr alle 15 Minuten, NVZ II 11-20 Uhr alle 10 Minuten).	Das Angebot der Stadtbahn an Wochenenden wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden auf Grundlage dieser Überprüfung durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Stadtbahnnetz ein deutliches Überangebot schaffen. Anmerkung der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV): Durch die Gemeinschaftslinien 16 und 18 Auswirkungen auf Anschlüsse im Bonner Busnetz. Ein 10-Minuten Mindesttakt passt nicht zum 15/30-Minuten-Grundtakt des Bonner Nahverkehrsnetzes (sowie am gesamten Wochenende im S-Bahn-Netz NRW). Mehrmals am Tag wechselnde Fahrplanlagen sowie unsystematische Anschlüsse würden zu einer Verschlechterung gegenüber heute führen. SWBV kann dem Vorschlag nicht zustimmen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
23		Neues Mindestangebot Stadtbahn an Sonntagen (NVZ I 11-13 Uhr und 19-23 Uhr alle 15 Minuten, NVZ II 13-19 Uhr alle 10 Minuten).	Das Angebot der Stadtbahn an Wochenenden wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden, auf Grundlage dieser Überprüfung, durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Stadtbahnnetz ein deutliches Überangebot schaffen. Anmerkung der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV): Durch die Gemeinschaftslinien 16 und 18 Auswirkungen auf Anschlüsse im Bonner Busnetz. Ein 10-Minuten Mindesttakt passt nicht zum 15/30-Minuten-Grundtakt des Bonner Nahverkehrsnetzes (sowie am gesamten Wochenende im S-Bahn-Netz NRW). Mehrmals am Tag wechselnde Fahrplanlagen sowie unsystematische Anschlüsse führen zu einer Verschlechterung gegenüber heute. SWBV kann dem Vorschlag nicht zustimmen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
24	AN/1442/2016	Busangebot Mo-Fr. in der HVZ und der NVZ alle 10 Minuten, Sa. und So. in der NVZ ebenfalls alle 10 Minuten (analog zur Kernstadt).	Die Buslinien haben unterschiedliche Funktionen, daher einheitlicher 10-Minuten-Mindesttakt nicht sinnvoll, insbesondere nicht samstags und sonntags. Das Angebot auf den Buslinien erfolgt bedarfsorientiert, so dass bspw. Gewerbegebiete ohne Wochenendnachfrage sinnvollerweise am Wochenende auch nicht bedient werden. Ein generelles Mindestangebot ist nicht zielführend.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
25		Zu Kapitel 6.1.7 Qualitätskriterien Tarif und Service - Umfang des Einsatzes von Service-Personal: Einsatz von Sicherheitspersonal in den Abendstunden in den Straßenbahnen analog zu den S-Bahnen prüfen.	Ein Einsatz von Sicherheitspersonal analog zu den S-Bahnen würde im Bereich der Stadtbahnen aufgrund des größeren Angebots sowie der deutlich kleineren Zügeinheiten zu einer immensen finanziellen Belastung führen. Für mehr Sicherheit in Bussen, Bahnen und an Haltestellen der KVB soll stattdessen eine Intensivierung der Zusammenarbeit von Polizei und KVB sorgen und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs stärken. Polizistinnen und Polizisten werden die KVB-Teams bei der Durchsetzung des Hausrechts in Bussen, Bahnen sowie an den Haltestellen unterstützen und in eigener Zuständigkeit Straftaten sowie Ordnungswidrigkeiten verfolgen. Es ist eine Erweiterung der bereits bestehenden und guten Zusammenarbeit zwischen KVB und der Kölner Polizei geplant. Für das gemeinsame Vorgehen haben die Polizeiinspektionen die Kriminalitätslage in ihren Zuständigkeitsbereichen ausgewertet und solche Bereiche inklusive der Stadtbahn-Haltestellen benannt, an denen eine stärkere polizeiliche Präsenz als sinnvoll erachtet wird. Das Konzept, in das auch die Lagebeurteilung der KVB einfließt, wird zeitlich und räumlich flexibel umgesetzt. Die im Januar 2016 gestartete Präsenzoffensive der Polizei Köln hat sich im Laufe des vergangenen Jahres bewährt. Deutliche Rückgänge bei Raubstrafaten und Taschendiebstählen verdeutlichen die positive Wirkung von Präsenz, konsequentem Einschreiten, guter Zusammenarbeit mit Netzwerkpartnern sowie dem Einsatz von Licht- und Videotechnik zu definierten Zeiten.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
26	AN/1442/2016	Zu Kapitel 6.1.7 Qualitätskriterien Tarif und Service - Vorgaben zur Tarifgestaltung: Tarifgestaltung nach sozialen Kriterien, nach dem Kartensystem und nach Umweltkriterien überprüfen und verbessern. Dabei auch die Idee der Haushaltskarte einbeziehen.	Tarifsystem wird einheitlich im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) festgesetzt, Stadt Köln kann nicht allein agieren. Mobilpass für einkommensschwache Haushalte existiert bereits, ebenso wie E-Tickets und übertragbare 9-Uhr-Umwelttickets.	Einbringung sozialer und Umweltkriterien zur Prüfung in die VRS-Beratungen bei Weiterentwicklung des Tarifsystems.
27		Zu Kapitel 8.2. Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes: Linie 1 von Weiden-West nach Widdersdorf und weiter nach Brauweiler verlängern.	Ist in Tabelle 8-4 aufgeführt. Konkurriert jedoch mit der von der BV 4 geforderten Anbindung an die Linie 4 in Bocklemünd.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
28		Bahnbetrieb auf der HGK-Strecke von Köln-Braunsfeld/Aachener Str. bis Ossendorf in einem Vorlaufbetrieb.	Maßnahme wurde vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW vorgeschlagen und vom Regionalrat am 01.07.2016 nachrangig als „weiterer Bedarf“ beim Land angemeldet. Entscheidung über Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan steht noch aus und ist nicht vor Ende 2017 zu erwarten. Vorlaufbetrieb nicht möglich, da Personentransport sich auf der Strecke ohne Bau von Haltestellen nicht realisieren lässt.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
29		Zu Kapitel 8.3 Weiterentwicklung des Busangebots: Verlängerung Linie 136 von Hohenlind nach Junkersdorf-Süd/Weiden zu Entlastung der Linie 143.	Die Weiterentwicklung/Verlängerung erfordert infrastrukturelle Anpassungen (Beschleunigungsmaßnahmen sowie Wendemöglichkeiten).	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
30		Busanbindung Brauweiler an die S-Bahn-Station Weiden-West.	Anmerkung der Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH: Seit dem 11.12.2016 Probebetrieb zwischen Weiden-West und Brauweiler. Im Rahmen einer Verschwenkung der Linie 961 zunächst Mo-Fr Früh- und Spätfahrten, weitere Ausweitung abhängig von ITCS-Daten, Beschwerdedaten, Fahrgastbefragung.	Versuchsweise außerhalb der HVZ bereits umgesetzt.
31		Nachtbus Weiden-Zentrum-Lövenich-Widdersdorf – Brauweiler.	Anmerkung der Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH: Zumindest bei Führung bis Brauweiler ausreichende Nachfrage fraglich (Ergebnisse einer Fahrgastzählung 2016 sowie von Befragungen).	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
32	AN/1442/2016	Zu Kapitel 7.2 Erschließungsqualität: Karte der Stärken-/Schwächen-Analyse für den Stadtbezirk Lindenthal mit aktuellen Zahlen für 2016 und einer Hochrechnung mit den Parametern einer wachsenden Stadt, des Umweltschutzes und der vom Rat beschlossenen Zielkonzeption Mobilität 2025 erstellen.	Kapitel 7.2 bezieht sich auf die Analyseauswertungen des Kapitels 6 (z.B. Abbildung 6-2). Diese Auswertungen wurden auf der Basis umfangreicher Datensätze mit den bis zum Analysejahr 2014 verfügbaren Informationen vorgenommen. Daraus leiten sich alle nachfolgenden Prognose- und Planungsergebnisse ab, die auch nach heutigem Stand die aus der Analyse gewonnenen Erkenntnisse und Bewertungen in der Tendenz bestätigen. Auf erneute aufwändige Datenüberarbeitungen und -anpassungen kann daher verzichtet werden.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
33		Zu Kapitel 8.2.3 Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen und Kapitel 8.3.2 Haltestelleninfrastruktur: Noch nicht barrierefreie Haltestellen von Bus und Bahn im Stadtbezirk vorrangig umbauen.	Die Einstufung der Priorität von Umbaumaßnahmen im NVP erfolgt auf Grundlage einer gesamtstädtischen Betrachtung der Nachfrage und Dringlichkeitseinstufung.	Anregung wird gesamtstädtisch betrachtet.
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld) aus der Sitzung vom 12.09.2016				
34	1614/2016	Zu Kapitel 8.2.1 zukünftige Erweiterungen des Stadtbahnnetzes: Widdersdorf über die Linie 4 ans Stadtbahnnetz anbinden.	Ist bereits in Tabelle 8-4 im NVP aufgeführt. Konkurriert jedoch mit der von der BV 3 geforderten Anbindung an die Linie 1 in Weiden-West.	Anregung ist bereits im NVP berücksichtigt.
35		Stadtbahnlinie 13: Beschlüsse der BV zum Nachtverkehr und zur Taktverdichtung am Tag berücksichtigen.	Eine Taktverdichtung von 10 Minuten auf 5 Minuten ist wegen der Trassenverfügbarkeit auf dem rechtsrheinischen Streckenabschnitt nicht ohne massive Behinderungen der Linien 3 und 18 möglich. Darüber hinaus erfordert die Nachfrage auf der Linie 13 ausschließlich im morgendlichen Schülerverkehr eine Verstärkung, die bereits umgesetzt ist. Die Stadtbahnlinie 13 hat als tangentielle Linie viele Verknüpfungen zu radialen Stadtbahnlinien. Die Verbindungen werden nachts durch das Rendezvous-System in der Innenstadt abgedeckt.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 5 (Nippes) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
36	1614/2016	Die Taktzeiten auf den Linien 12, 13, 15, 121, 140 und 147 bedarfsgerecht erhöhen. Die Taktzeit der Linie 16 soll nach Fertigstellung des Clouth-Geländes überprüft werden.	<ul style="list-style-type: none"> a) Prüfung der Taktverdichtungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden. b) Das Angebot der Stadtbahn wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden, auf Grundlage dieser Überprüfung, durch gezielte Maßnahmen beseitigt. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busangebots. b) Überprüfung im Rahmen der Stadtbahnausbauplanung.
37		Die Taktzeiten der Linien 121 und 127 entzerren.	Fahrplantechnische Prüfung durch die KVB erforderlich.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
38		Die Schule Schmiedegasse in Verbindung mit einem verbesserten Angebot in Weidenpesch an den ÖPNV anbinden.	Der Schulstandort an der Schmiedegasse ist gemäß der Zielwerte des NVP durch die Haltestelle Mollwitzstr. der Stadtbahnlinien 12 und 15 erschlossen.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
39		Die Lüttich-Kaserne in Longerich an den ÖPNV anbinden.	Für die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Lüttich-Kaserne sind verschiedene Planungsvarianten zu untersuchen und entsprechend ihrer Kosten und Nutzen zu bewerten.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
40		An der Linie 12 zwischen den Haltestellen Wilhelm-Sollmann-Str. und Merkenich eine P&R-Station anbinden.	Entsprechender Antrag der CDU-Fraktion wurde bereits in der Sitzung der BV Nippes am 26.02.2016 von der Verwaltung mit ausführlicher Begründung abgelehnt (Session-Nr. 0476/2015).	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
41		Neues Mindestangebot Stadtbahn an Samstagen prüfen: NVZ I 9.00 – 11.00 Uhr und 20.00 – 23.00 Uhr alle 15 Minuten NVZ II 11.00 – 20.00 Uhr alle 10 Minuten.	Das Angebot der Stadtbahn an Wochenenden wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden auf Grundlage dieser Überprüfung durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Stadtbahnnetz ein deutliches Überangebot schaffen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 5 (Nippes) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
42	1614/2016	Neues Mindestangebot Stadtbahn an Sonntagen prüfen: NVZ II 13.00 – 19.00 Uhr alle 10 Minuten. NVZ I 11.00 – 13.00 Uhr und 19.00 – 23.00 Uhr alle 15 Minuten.	Das Angebot der Stadtbahn an Wochenenden wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden, auf Grundlage dieser Überprüfung, durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Stadtbahnnetz ein deutliches Überangebot schaffen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
43		Neues Mindestangebot Bus prüfen: Mo – Fr HVZ 10 Minuten Kernstadt NVZ 10 Minuten Kernstadt Sa NVZ II 10 Minuten Kernstadt So NVZ II 10 Minuten Kernstadt.	Die Buslinien haben unterschiedliche Funktionen, daher einheitlicher 10-Minuten-Mindesttakt nicht sinnvoll, insbesondere nicht samstags und sonntags. Das Angebot auf den Buslinien erfolgt bedarfsorientiert, so dass bspw. Gewerbegebiete ohne Wochenendnachfrage sinnvollerweise am Wochenende auch nicht bedient werden. Ein generelles Mindestangebot ist nicht zielführend.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
44		Den Umbau der noch nicht barrierefreien Haltestellen bei Bus und Bahn im Stadtbezirk Nippes vorrangig durchführen.	Die Einstufung der Priorität von Umbaumaßnahmen im NVP erfolgt auf Grundlage einer gesamtstädtischen Betrachtung der Nachfrage und Dringlichkeitseinstufung.	Anregung wird gesamtstädtisch betrachtet.
45		Die Haltestelle Scheibenstr. in Weidenpesch auf der westlichen Seite auch in Richtung Norden mit einer Rampe ausrüsten.	Die Haltestelle ist einseitig durch eine Rampe erreichbar. Rampe an der vorgeschlagenen Stelle wäre wünschenswert, weil direkter Zugang zum REWE-Markt und Zebrastreifen.	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.
46		Die Haltestelle Slabystr. so umbauen, dass sie auch von mobil eingeschränkten Bewohnerinnen und Bewohnern der Sozial-Betriebe-Köln entsprechend genutzt werden kann. Barrierefreien Umbau der Haltestelle unabhängig vom Nahverkehrsplan vorziehen.	Die Einstufung der Priorität von Umbaumaßnahmen im NVP erfolgt auf Grundlage einer gesamtstädtischen Betrachtung der Nachfrage und Dringlichkeitseinstufung.	Anregung wird gesamtstädtisch betrachtet.
47		Das Platzangebot in den Bahnen für Personen mit eingeschränkter Mobilität ausreichend bereitstellen, wobei sichergestellt werden muss, dass es nicht zu Stürzen in der Bahn kommt.	Die Anzahl, Anordnung, Gestaltung und Ausstattung von Aufstell- und Bewegungsflächen für Personen mit eingeschränkter Mobilität orientiert sich an den Vorgaben der VDV-Veröffentlichung „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“.	Anregung ist bereits berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 5 (Nippes) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
48	1614/2016	Prüfen, ob die Tarifgestaltung nach sozialen Kriterien (Höhe des Fahrpreises) und des Systems der Fahrkarten nach umweltgerechten Kriterien überprüft und verbessert werden kann. Dabei ist auch die Idee der Haushaltskarte/das Wiener Modell (1 Euro/pro Tag = Jahreskarte für 365 Euro) mit einzubeziehen.	Tarifsystem wird einheitlich im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) festgesetzt, Stadt Köln kann nicht allein agieren. Mobilpass für einkommensschwache Haushalte existiert bereits, ebenso wie E-Tickets und übertragbare 9-Uhr-Umwelttickets.	Einbringung sozialer und Umweltkriterien zur Prüfung in die VRS-Beratungen bei Weiterentwicklung des Tarifsystems.
49		Prüfen, ob Tickets für Seniorinnen und Senioren mit einem günstigen Einheitspreis angeboten werden können.	Mit dem Aktiv60Ticket bietet der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) eine vergünstigte Monatskarte für Personen ab 60 Jahren.	Angebot existiert bereits.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 5 (Nippes) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
50	1614/2016	Den Einsatz des Servicepersonals in den Abendstunden in den Straßenbahnen zur Erhöhung des Service und der Sicherheit prüfen (analog S-Bahnen in Köln).	<p>Ein Einsatz von Sicherheitspersonal analog zu den S-Bahnen würde im Bereich der Stadtbahnen aufgrund des größeren Angebots sowie der deutlich kleineren Zugeinheiten zu einer immensen finanziellen Belastung führen.</p> <p>Für mehr Sicherheit in Bussen, Bahnen und an Haltestellen der KVB soll stattdessen eine Intensivierung der Zusammenarbeit von Polizei und KVB sorgen und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste des öffentlichen Nahverkehrs stärken. Polizistinnen und Polizisten werden die KVB-Teams bei der Durchsetzung des Hausrechts in Bussen, Bahnen sowie an den Haltestellen unterstützen und in eigener Zuständigkeit Straftaten sowie Ordnungswidrigkeiten verfolgen. Es ist eine Erweiterung der bereits bestehenden und guten Zusammenarbeit zwischen KVB und der Kölner Polizei geplant.</p> <p>Für das gemeinsame Vorgehen haben die Polizeiinspektionen die Kriminalitätslage in ihren Zuständigkeitsbereichen ausgewertet und solche Bereiche inklusive der Stadtbahn-Haltestellen benannt, wo eine stärkere polizeiliche Präsenz als sinnvoll erachtet wird. Das Konzept, in das auch die Lagebeurteilung der KVB einfließt, wird zeitlich und räumlich flexibel umgesetzt.</p> <p>Die im Januar 2016 gestartete Präsenzoffensive der Polizei Köln hat sich im Laufe des vergangenen Jahres bewährt. Deutliche Rückgänge bei Raubstraftaten und Taschendiebstählen verdeutlichen die positive Wirkung von Präsenz, konsequentem Einschreiten, guter Zusammenarbeit mit Netzwerkpartnern sowie dem Einsatz von Licht- und Videotechnik zu definierten Zeiten.</p>	Anregung wird nicht berücksichtigt.
51		Den Ausbau der Haltestellen für die Linie 13 Niehler Str. und Boltensternstr. zeitnah realisieren und die Anbindung der nicht erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner deutlich vermindern, insbesondere im Stadtteil Weidenpesch.	Niehler Str./Gürtel und Boltensternstr./Gürtel sind als angedachte Haltestellenneubauten im bestehenden Netz bereits unter Gliederungspunkt 8.2.2 im Nahverkehrsplan aufgeführt.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 5 (Nippes) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
52	1614/2016	An Wochenenden, an den Karnevalstagen, am Wochenende des Christopher Street Day und an Silvester die Fahrpläne der Linie 13 an die Fahrpläne der Kernstadt mit dem Stadtteil Nippes verbundenen Linien anpassen.	Prüfung von Verstärkerfahrten im Rahmen der Umsetzung durch die KVB.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler) aus der Sitzung vom 29.09.2016				
53	1614/2016	Den ÖPNV kurzfristig an die Anforderungen der Nutzergruppe der Senioren anpassen. Hierzu Konzeptionen zur Feinerschließung prüfen, bei denen z.B. Quartiersbusse oder flexible Bedienungsformen im Stadtbezirk zum Einsatz kommen.	Prüfauftrag bereits berücksichtigt, siehe Kapitel 8.3: Weiterentwicklung des Busangebots und des Angebots an flexiblen Bedienungsformen. Gesamtstädtisches Feinerschließungskonzept befindet sich in der Planung.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
54		Aussage zur Geburtenrate in Bezug auf die Schülerzahl dahingehend überprüfen, dass die Zuzüge von Familien mit Kindern bei der Bewertung Berücksichtigung finden und der Rückschluss auf das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr entsprechend korrigiert bzw. zukünftig angepasst wird (S. 42 NVP). Dies gilt insbesondere für Worringen und Roggen-dorf/Thenhoven.	Der Text im Abschnitt Entwicklung der Schülerzahlen wird angepasst. Für den Stadtbezirk Chorweiler erwartet die Schulverwaltung verhältnismäßig konstante Übergänge in die Sekundarstufe I mit einzelnen Bedarfsspitzen. Trotz der vorhandenen Umnutzungspotentiale vorhandener Schulplätze besteht der Bedarf nach zusätzlichen, neuen Schulplätzen. Leider ist bisher noch keine geeignete Fläche in Aussicht, die eine Realisierung ermöglichen würde. Größere Wohnungsbauvorhaben sind aktuell nicht in Planung. Sofern sich dies ändert, sollte im Planungsgebiet neben dem erforderlichen Grundschulbedarf auch die Möglichkeit eines neuen Schulstandortes (Sekundarstufe) mit gedacht werden. Das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr reicht dementsprechend derzeit aus.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler) aus der Sitzung vom 29.09.2016				
55	1614/2016	Hinweis, dass die Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen des Stadtbezirks im direkten Zusammenhang mit der ÖPNV-Erschließung steht. Einzelne Stadtteile sind von verschiedenen Verbindungen regelrecht abgeschnitten, andere unterversorgt – dies insbesondere in den Abend- und Nachtstunden -, so dass der PKW in diesem Umfeld als Fortbewegungsmittel unverzichtbar ist (S. 50 NVP).	Die bessere Erschließung unterversorgter Gebiete bedingt oftmals eine grundlegende Umstrukturierung bestehender Buslinien, die in vielen Fällen gravierende betriebliche und wirtschaftliche Auswirkungen hätte. Im Rahmen der Busnetzplanung wird die Erschließung systematisch untersucht und – falls eine Integration in das Busnetz nicht mit vertretbarem Aufwand realisierbar ist – der Einsatz geeigneter alternativer Angebote, wie zum Beispiel durch TaxiBus- oder Anruf-Sammel-Taxi (AST)-Verkehre, geprüft (Siehe auch Kapitel 7.2).	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
56		Umgehend die für 2016 geplante Befragung als repräsentative Erhebung des Verkehrsverhaltens durchführen, um aktuelle Planungsgrundlagen zu erhalten. Diese sind nunmehr 10 Jahre alt und können nicht mehr als aktuell gelten (S. 50 NVP).	Derzeit sind unterschiedliche Erhebungen in Planung oder bereits in Umsetzung. Sobald kleinräumig aufbereiteten Daten zur Verfügung stehen, werden sie für zukünftige Analysen berücksichtigt.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
57		Mit den Umlandgemeinden Konzepte für ein überregionales ÖPNV-Netz fortentwickeln, um die Bevölkerung so in die Lage zu versetzen, den ÖPNV in seiner ganzen Effizienz nutzen zu können.	Ist Aufgabe der übergeordneten Planungsebenen: Abstimmungen und Konzepte erfolgen im Rahmen des SPNV-NVP, des ÖPNV-Bedarfsplans sowie bei der Abstimmung der NVP der benachbarten Aufgabenträger untereinander.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
58		Hierzu gehört auch dringend eine verbandsübergreifende einheitliche Tarifgestaltung; insbesondere an den Schnittstellen.	Seit 01.01.2017 bietet der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) ein pauschalisiertes EinfachWeiterTicket in die benachbarten Verbünde Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) an.	Anregung ist bereits berücksichtigt.
59		Darüber hinaus ist insbesondere eine ÖPNV-Verbindung über die Merkenicher Autobahnbrücke nach Leverkusen mit welcher Transporttechnik auch immer erforderlich.	Die Leverkusener Brücke wird bis zur Fertigstellung des Ersatzbaus 2022/2023 nicht mehr von Standard-Linienbussen befahren werden dürfen.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler) aus der Sitzung vom 29.09.2016				
60	1614/2016	Die interlokalen Buslinien dringend aufrechterhalten und u.U. ausbauen. Hier sind insbesondere die Linien 125 (KVB), 980 (REVG), Linie 885 (Stadtbus Dormagen) bedeutsam (S. 76ff NVP).	In Zusammenarbeit mit angrenzenden Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen findet eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung statt. Anmerkung der Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH (REVG): Die REVG steht einer Erhöhung der Fahrtenanzahl der Linie 980 von/ab Worringen offen gegenüber, weist jedoch darauf hin, dass der NVP des Rhein-Erft-Kreis dies nicht in seinem Maßnahmenkonzept verankert hat. Beteiligung des Rhein-Erft-Kreis ist zwingend erforderlich. Prüfung einer Umsetzung sollte kurzfristig erfolgen. Anmerkung des Rhein-Erft-Kreises (REK): Eine Taktverdichtung der Linie 980 kann gerne in Abstimmung mit dem REK und der Stadt Pulheim geprüft werden. Der NVP des REK sieht hier allerdings keine Angebotsverbesserung vor.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
61		Anruf-Sammel-Taxi Dienst zwischen Blumenberg, Chorweiler-Nord und der Stadtbahn- und S-Bahnhaltestelle „Chorweiler“ (AST-Linie 181) aufrecht erhalten und im Stadtbezirk 6 bedarfsgerecht ausbauen.	Es findet eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung statt.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
62		Im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Integration der Rheinfähren in das ÖPNV-System das Busliniennetz anpassen.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
63		Buslinie 120 um eine Verbindungsstrecke von Fühlingsen nach Rheinkassel/Langel erweitern.	Prüfung der Erweiterung muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
64		Buslinie 120 vor dem Hintergrund des Wohnungsbaus in Roggen-dorf/Thenhoven ebenso um die Linienführung zwischen Esch und Roggen-dorf/Thenhoven erweitern.	Prüfung der Erweiterung muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
65		Planungen für die Weiterführung der Stadtbahnlinie 12 von Merkenich ins Gewerbegebiet Feldkassel auf der dafür vorgehaltenen Trasse beginnen.	Projekt wurde vom Regionalrat Köln nachrangig als weiterer Bedarf für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet. Eine Entscheidung seitens des Landes NRW liegt noch nicht vor.	Überprüfung im Rahmen der Stadtbahnausbauplanung.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler) aus der Sitzung vom 29.09.2016				
66	1614/ 2016	Fortführung der Stadtbahnlinie 5 über Pesch nach Esch in die mittelfristige Planung aufnehmen (S. 126 NVP).	Projekt wurde wegen absehbar unzureichendem Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet, die Trasse wird jedoch freigehalten.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
67		Die Taktung in den nicht an die S-Bahn angeschlossenen Orten und Gewerbegebieten auf maximal 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit ändern und die Betriebszeiten in der Nebenverkehrszeit erweitern.	Das Angebot auf den Buslinien erfolgt bedarfsorientiert, so dass weniger verdichtete Gebiete in der Regel geringere Taktungen und Betriebszeiten aufweisen als stark verdichtete Gebiete. Besteht aufgrund einer hohen Nachfrage die Notwendigkeit einer Anpassung des ÖPNV-Angebots, erfolgt diese durch gezielte Maßnahmen auf Grundlage von Einzelfalluntersuchungen.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
68		Fahrplankarte der Buslinien in Lindweiler und Esch entzerren.	Fahrplantechnische Prüfung der Buslinien 121, 125 und 126 durch KVB erforderlich.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
69		Betrieb der S-Bahn-Linie 11 auch an Wochenenden (Freitag + Samstag) und vor Feiertagen nachts (1.00 – 4.00 Uhr) beantragen.	Dies ist ein Thema für den SPNV-Nahverkehrsplan im Zweckverband NVR. Besteller der SPNV-Leistungen ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR). Eine Ausdehnung des Verkehrs der S-Bahn-Linie 11 am Wochenende bis 4:00 Uhr wird vom NVR als sinnvoll angesehen und weiterverfolgt.	Ansprechpartner ist der NVR.
70		In der Ortsmitte Föhlingen Bushaltestelle einrichten. Dafür die Haltestelle Haus Föhlingen verlegen.	Eine Verlegung der Haltestelle Arenzhof in die Ortsmitte wird als sinnvoll erachtet.	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.
71		Zur Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV weitere P&R-Plätze (einschließlich Fahrradabstellplätzen) im Stadtbezirk 6 einrichten.	Die P&R-Anlage in Worringen ist nach aktuellen Erhebungen vom November 2016 noch nicht ausgelastet. Für die ausgelastete P&R-Anlage am Volkhovener Weg ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Anschlussstelle Chorweiler zu einem Vollanschluss bereits eine Erweiterung geplant. Ebenso ist für die P&R-Anlage Longerich eine Erweiterung vorgesehen. Die P&R-Anlage in Merkenich ist aktuell ausreichend dimensioniert. Weitere P&R-Standorte lassen sich im Stadtbezirk 6 nicht konfliktfrei realisieren.	Anregung ist bereits berücksichtigt.
72		Free-Floating-Möglichkeiten des Car-Sharing im Stadtbezirk 6 einrichten, insbesondere am Schnittpunkt des ÖPNV und des SPNV in Chorweiler (S. 261 ff. Pkt. 8.5.3 NVP).	Die Entscheidung über die Einrichtung von Free-Floating Car-Sharing-Angeboten erfolgt durch die Car-Sharing betreibenden Unternehmen und kann deshalb nicht im NVP vorgegeben werden. Die Verwaltung wird die Anregung an die entsprechenden Unternehmen weitergeben.	Anregung kann nicht berücksichtigt werden.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler) aus der Sitzung vom 29.09.2016				
73	1614/2016	Direkte Buslinie von Esch/Auweiler in Richtung Pulheim anbieten.	Es besteht bereits eine Verbindung nach Pulheim durch Buslinie 125 mit Umstieg in die 967 oder 980 in Sinnersdorf. Anmerkung der Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH: Direktverbindung nicht Bestandteil des NVP des Rhein-Erft-Kreis. Aus während des Fortschreibungsprozesses durchgeführten Befragungen sowie dem Beschwerdemanagement lässt sich Nachfrage nach Direktverbindung nicht ableiten. Ein (wirtschaftlich vertretbares) Potential wird nicht gesehen.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 7 (Porz) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
74	AN/1276/2015	<p>Schnellbuslinie SB 55 von Bonn nach Niederkassel Lülldorf in Absprache mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) über Langel und Zündorf bis zum S-Bahnhof Wahn verlängern; hierbei in Langel nur die Haltestellen Kirche und Rheinsbergstr., in Zündorf die Haltestellen Oberzündorf, Olegasse und Endhaltestelle der Linie 7 und in Wahn nur Wahn Bahnhof anfahren. Taktung vorrangig an Stadtbahnlinie 7 und evtl. an S-Bahn angleichen, jedoch Kollision mit Taktung der Buslinie 164 vermeiden.</p>	<p>Anmerkung der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH und der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH: Buslinie SB55: Bonn Hbf – Niederkassel – der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH endet derzeit in einem Wohngebiet in Lülldorf. Betreiber lehnt vorgeschlagene Verlängerung mit Hinweis auf morgendliche Verkehrsstaus in der Schmittgasse und somit unpünktliches Erreichen der Stadtbahnlinie 7 sowie der S-Bahn in Wahn ab.</p> <p>Anmerkung des Rhein-Sieg-Kreises: Zwischen den Fahrplänen der Linien 164/501, 163/550 und SB55 bestehen wechselseitige Abhängigkeiten. Systemanschluss zwischen den Linien 163/550 und S12 in Wahn sowie jeweils versetzte Abfahrt der teilparallelen Linien 163/550 und SB55 ab Bonn bzw. Niederkassel. Die gewünschte freie Planung des Grundtaktes der SB55 zur Herstellung von Anschlüssen in Zündorf und Wahn ist daher nicht möglich. Die SB55 erfüllt derzeit in Lülldorf Aufgaben der Feinerschließung (Anbindung Haltestelle Stahlenstr.), die mit einer Linienverlängerung nur bedingt kompatibel sind. Die derzeitigen Verkehrsverhältnisse in Zündorf und am Bahnhof Wahn stehen einer pünktlichen Betriebsführung in den Hauptverkehrszeiten entgegen. Fahrgastpotenziale resultierend aus einer Linienverlängerung werden durchaus gesehen. Jedoch steht der Rhein-Sieg-Kreis aus o.g. Gründen einer Linienverlängerung derzeit skeptisch gegenüber.</p> <p>Anmerkung der Stadt Bonn: Aus Sicht der Stadt Bonn ist eine Verlängerung nur akzeptabel, wenn sich trotz ihrer Länge die Pünktlichkeit der Linie nicht verschlechtert, an allen Verknüpfungspunkten sinnvolle Anschlüsse hergestellt werden können und sich das Fahrtenangebot weiterhin sinnvoll mit der parallelen Linie 550 ergänzt.</p> <p>Umsetzungschancen werden aufgrund der Ablehnungen als äußerst gering eingeschätzt.</p>	<p>Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 7 (Porz) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
75	AN/1276/2015	Das Nachtbusnetz in Porz aufheben und wieder die normalen Linien mit Taktung an die Linie 7 und S-Bahn herstellen. Falls nicht möglich, Anbindung der Stadtteile Eil, Grengel, Wahnheide und Lind freitags, samstags und vor Feiertagen von der Innenstadt aus bis 1.15 Uhr anderweitig sicherstellen.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
76	AN/1610/2016	Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 mit erhöhter Priorität direkt über Zündorf-Süd hinaus bis nach Niederkassel aufnehmen und in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren vorantreiben (Ziffer 8.2.1). Perspektivisch ist die Planung bis Bonn-Beuel vorzunehmen.	Die Variante wurde für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW unter der Nummer 228 angemeldet. Derzeit werden alle Anmeldungen des ÖPNV-Bedarfsplan NRW seitens des Landes geprüft.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
77		Verlängerung der Linie 13 von Mülheim aus nicht nur bis Ostheim weiterführen, sondern als wirkliche Ringbahn über die Frankfurter Str. zur Verknüpfung mit der S-Bahn weiter bis zur Linie 7 führen (Ziffer 8.2.1).	Die Ringstrecke wurde bis Ostheim für den ÖPNV-Bedarfsplan NRW angemeldet. Im Hinblick auf das beim Land NRW angemeldete erhebliche Investitionsvolumen für das Gesamtpaket der Stadt Köln sollten zunächst die Ergebnisse des ÖPNV-Bedarfsplans 2030 NRW abgewartet werden. Diese sind Voraussetzung für weitere Verlängerungen. Weitere Anmeldungen sind derzeit nicht mehr möglich.	Anregung wird nicht berücksichtigt, ggfls. langfristige Berücksichtigung nach 2030.
78		Taktung der Linie 7 insbesondere in den Spitzenzeiten erhöhen. Zur Umsetzung bei Bedarf die am 11.12.2005 umgesetzte geänderte Linienführung der Linie 8 wieder zurücknehmen (siehe S. 56).	Aufgrund von Nachfrageverlagerungen auf die S-Bahn besteht im Verlauf der rechtsrheinischen Linie 7 kein genereller Bedarf nach einer Taktverdichtung. Zu Zeiten des Schülerverkehrs werden zusätzliche Verstärkerfahrten eingesetzt. Darüber hinaus besteht kurzfristig kaum Handlungsspielraum. Die Kapazität der Ost-West-Strecke ist erschöpft. Die Verstärkerfahrten zwischen Universität und Bf. Deutz werden benötigt und stehen nicht für eine Taktverdichtung in Richtung Porz zur Verfügung (siehe Tabelle 5-28, Lfd. Nr. 6).	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 7 (Porz) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
79	AN/1610/2016	Zur Beschleunigung der Stadtbahnlinien 1, 7, (8) und 9 den bereits seit Jahren angestrebten Umbau des Neumarktes, perspektivisch den Bau der Ost-West-U-Bahn dringend angehen.	Machbarkeitsstudie zum Umbau der Ost-West-Achse zwischen Universitätsstr. und Heumarkt ist in Bearbeitung. Die weitere Vorgehensweise ergibt sich aus den Ergebnissen der Studie.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
80		Unter dem Busangebot weitere Buslinien im Stadtbezirk Porz auf eine engere Taktung ausrichten, insbesondere die Linie 164 zwischen Wahn und Lülldorf sowie die Linie 154 in Spitzenzeiten von Porz bis zum Maarhäuser Weg, perspektivisch bis Köln-Brück als weitere funktionsfähige Ringlinie (Ziffer 8.3.3).	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
81		Busverbindungen zur besseren Erschließung der Gewerbegebiete sowie zur Verbesserung der Situation in Poll und der besseren Erschließung des Flughafens einrichten (Ziffer 8.3.1).	Prüfung der Linienveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
82		Von der BV bereits beschlossene Änderungen der Linienführungen und Taktfrequenzen des Nachtverkehrs in Poll berücksichtigen.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
83		Geforderte Expressbuslinien von Porz über die Frankfurter Str. bis Mülheim, perspektivisch bis Leverkusen, sowie von Wahn über Zündorf und Langel bis zum Bonner Hauptbahnhof berücksichtigen.	Mit den Buslinien 151 und 152 besteht eine Busverbindung von Porz über Mülheim nach Chempark S-Bahn. Für eine Expressbusverbindung ist eine weitere Prüfung erforderlich. Anmerkung der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH, der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH und des Rhein-Sieg-Kreis zur Buslinie SB55: Siehe Anmerkung 74.	Wird im Rahmen der Prüfung eines Expressbusnetzes behandelt.
84		Car-Sharing in ganz Köln ausbauen, auch in den einzelnen Stadtteilen (Ziffer 8.5.3).	Zielerklärung ist seitens der Stadt Köln bereits formuliert. Allerdings liegt die Voraussetzung zur Einrichtung von Car-Sharing-Angeboten in der Entscheidung der Car-Sharing betreibenden Unternehmen.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
85		Als weitere Mobilitätsstationen Porz-Markt und S-Bahnhof Wahn ergänzen (Ziffer 8.5.4).	Ergänzung der Stationen in Tabelle 8-9.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 7 (Porz) aus der Sitzung vom 04.10.2016				
86	AN/1610/2016	Die für das Zielnetz 2030+ des NVR-Nahverkehrsplans vorgesehene S-Bahn-Linie 16 ist im Zuge der Planung des Deutzer Hafens dringend erforderlich und daher mit einer höheren Priorität zu versehen (siehe Seite 273).	Besteller der SPNV-Leistungen ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR). Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie zur Einschätzung der Priorität mit Unterstützung der Stadt Köln durchgeführt.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
87	1614/2016	Umgehend eine Verbindung der Abendbuslinie von Wahn nach Grengel schaffen, solange noch keine Neuregelung des Busfahrplans in den Nachtstunden in Kraft tritt.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
Bezirksvertretung 8 (Kalk) aus der Sitzung vom 08.09.2016				
Keine ergänzenden Beschlüsse oder Stellungnahmen, jedoch Bekräftigung noch nicht abschließend bearbeiteter ÖPNV-Anträge:				
88	AN/1575/2014	Fahrplan der Buslinie 154 von Montag bis Freitag und an Feiertagen so ausweiten, dass im Zeitraum von 22 Uhr bis ca. 0 Uhr ein entsprechendes Fahrangebot besteht; darüber hinaus die bestehende Taktung – z.B. an Wochenenden und Feiertagen – weiter verdichten.	Für eine Taktverdichtung der Linie 154 muss untersucht werden, in welchen Streckenabschnitten und zu welchen Zeiten eine entsprechende Nachfrage besteht. Des Weiteren sind fahrplan- und umlauftechnische Auswirkungen zu analysieren.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
89		Einführung von Schnellbuslinien (Metroliner bzw. Expressbus) auf der Strecke der bestehenden Buslinien 151 und 152 zwischen den Stadtbezirken Porz, Kalk und Mülheim bis zum Chemiepark Leverkusen prüfen; dabei sind nur die wichtigsten Querverbindungen (z.B. Stadtbahnen, Regional- und Fernverkehr) anzusteuern. Ebenfalls Einsatz auf der Buslinie 159 prüfen, um die vorhandenen Busse insbesondere in den Morgen- und Abendstunden zu entlasten.	Für die Einrichtung einer Expressbusverbindung ist eine weitere Prüfung erforderlich.	Wird im Rahmen der Prüfung eines Expressbusnetzes behandelt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 8 (Kalk) aus der Sitzung vom 08.09.2016				
90	AN/1575/2014	Einführung eines Nachtbusses prüfen, der sinnvolle Haltestellen der vorhandenen rechtsrheinischen Buslinien auch in den Abend- und Nachtstunden abdeckt.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
91		Weiterführung der Stadtbahnlinie 9, die ab den Nachmittagsstunden nur bis zur Haltestelle Bahnhof Deutz/Messe verkehrt, bis zur Haltestelle Ostheim prüfen.	Eine Verlängerung der Verstärkerfahrten der Linie 9 bis Ostheim ist derzeit nur in Zeitabschnitten möglich, in denen die tatsächliche Nachfrage dies nicht zwingend erfordert. Die Situation wurde und wird regelmäßig überprüft. Eine Lösung des Kapazitätsproblems auf der Linie 9 liegt im Einsatz längerer Zügeinheiten (Vgl. Tabellen 5-28, 5-29).	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
92	0828/2016	Linienführung der Buslinie 191 bis zur Fertigstellung des geplanten Umbaus der Stadtbahnhaltestelle ändern mit dem Ziel einer kurzfristigen barrierefreien Anbindung Vingsts an die Stadtbahnlinie 9.	Kurzfristige Umsetzung wurde zunächst von der Verwaltung in der Mitteilung 3626/2016 für den Verkehrsausschuss am 08.11.2016 begründet ausgeschlossen. Da im nördlichen und südlichen Teil von Vingst jedoch ÖPNV-Erschließungslücken bestehen, werden Möglichkeiten der Feinerschließung geprüft.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
93	AN/0314/2016	Einführung eines Nachtbussystems in mindestens stündlicher Taktung und in Abstimmung mit den weiter verbindenden KVB-Schlüssellinien für den Stadtbezirk Kalk prüfen. Im Rahmen der Prüfung bereits versuchsweise für die Linie 157 einen Nachtfahrplan einführen, um auch der erhöhten Bevölkerungszahl in Neubrück und Umgebung Rechnung zu tragen.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
Bezirksvertretung 9 (Mülheim) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
Keine ergänzenden Beschlüsse oder Stellungnahmen, jedoch Bekräftigung noch nicht abschließend bearbeiteter ÖPNV-Anträge:				
94	AN/1512/2015	Verlängerung der Buslinie 154 bis zur Siedlung Hardt prüfen.	Neben einer Verlängerung der Linie 154 von der derzeitigen Endhaltestelle Waldbad bis zur Siedlung Hart sollte auch eine Einbeziehung der interlokalen Buslinie 434 erfolgen (siehe Vorschlag der Wupsi GmbH, Nr. 133).	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
95	AN/1080/2014	Prüfen, ob die Buslinie 154 täglich ihre Betriebszeiten bis ca. 22.00 Uhr ausweiten kann, um die Verbindung zwischen Dünnwald und Porz zu gewährleisten.	Für eine Taktverdichtung der Linie 154 muss untersucht werden, in welchen Streckenabschnitten und zu welchen Zeiten eine entsprechende Nachfrage besteht. Des Weiteren sind fahrplan- und umlauftechnische Auswirkungen zu analysieren.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Bezirksvertretung 9 (Mülheim) aus der Sitzung vom 05.09.2016				
96	AN/1748/2015	Fahrplankontakt der Linie 4 stadteinwärts morgens in der Zeit von 7 bis 9 Uhr deutlich verdichten.	Verweis auf alte Beschlussvorlage (Session 3377/2012) in der die Taktverdichtung bereits geprüft und verworfen wurde. Stattdessen soll auf Schulanfangszeiten eingewirkt werden. Zwischenzeitlich wurde ergänzend zu den bis Wiener Platz verlängerten Fahrten der Linie 155 eine Verstärkerfahrt mit einem Bus ab der Haltestelle Leuchterstr. entlang der Linie 4 eingerichtet.	Anregung wird anderweitig umgesetzt.
97	AN/1848/2015	Geplante Stadtbahnnetz-Erweiterung nach Stammheim und Flittard zumindest bis zum Chempark Leverkusen weiterführen und so für den ÖPNV-Bedarfsplan anmelden.	Anmeldung für den ÖPNV-Bedarfsplan 2030 erfolgt (siehe Kapitel 8.2.1).	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
98	AN/0538/2016	Prüfen, ob die Betriebszeiten der Buslinie 190 auch auf den Sonntagvormittag ausgedehnt werden können.	Für ein Angebot der Linie 190 zwischen Mülheim Wiener Platz und Schanzenstr. an Sonntagvormittag muss die Nachfrage im entsprechenden Zeitraum untersucht werden.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss aus der gemeinsamen Sitzung vom 08.11.2015				
99	AN/1851/2016	Zu Kapitel 6.1.1 angemessene Verkehrsbedienung: In Tabelle 6-2 jeweils eine weitere Spalte für das Mindesttaktangebot hinzufügen: Montag – Freitag: HVZ* Kernstadt: 5-Minuten-Takt, Außenbereich: 10-Minuten-Takt Samstag: NVZ** Kernstadt: 7,5-Minuten-Takt, Außenbereich: 15-Minuten-Takt.	Auf einzelnen Linien sowie auf Linienabschnitten mit Linienüberlagerungen entstehen teilweise deutlich stärker verdichtete Taktangebote als dies der jeweilige Mindesttakt vorgibt. Des Weiteren wird das Angebot der Stadtbahn kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden auf Grundlage dieser Überprüfung durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Stadtbahnnetz ein deutliches Überangebot schaffen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
100		Zu Kapitel 6.1.4 Standards zur Ausgestaltung von Haltestellen: in das Kapitel folgende Kriterien (teilweise übernommen aus 8.5.4) einfügen: An allen wichtigen Umsteigehaltestellen werden genügend sichere Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen. Darüber hinaus sind an großen Knotenpunkten Mobilstationen vorzusehen.	Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG, den Kölner Verkehrsbetrieben und der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg mbH stellt die Stadt Köln schon seit den 1990er Jahren Fahrradabstellanlagen auf. Im Bike-and-Ride-Konzept werden Umfang und Qualität der Fahrradabstellanlagen festgelegt. Dabei orientiert sich die Planung an der konkreten Nachfrage der einzelnen Standorte, bei denen es sich ausschließlich um schienengebundene Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs handelt. Das Konzept wird regelmäßig überprüft.	Anmerkung ist im NVP bereits berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss aus der gemeinsamen Sitzung vom 08.11.2015				
101	AN/1851/2016	Zu Kapitel 6.1.5 Ausstattung der Fahrzeuge: Anstelle eines maximal 30%igen Anteils an mit großflächiger Werbung beklebten Fensterflächen die Gewährleistung einer uneingeschränkten Sicht nach außen durch komplettes Freihalten der Fensterflächen prüfen. Die Mindererlöse aus Werbung p.a. sind darzustellen.	Seit dem 01.01.2017 gilt gemäß Vertrag, dass lediglich 20% der Fensterflächen beklebt werden dürfen (mit entsprechenden Anforderungen an die Transparenz). Türen, Front- und Heckscheiben sowie Seitenfenster der Fahrer sind generell frei zu halten. Der entsprechende Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren und endet am 31.12.2021.	Anregung kann nicht berücksichtigt werden.
102		Zu Kapitel 6.2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: Die Tabelle zu den Formen der Kundeninformation wie folgt ergänzen: Automatisierte elektronische Kundeninformation durch Monitore in den Fahrzeugen mit Angabe der nächsten vier Haltestellen, der nächsten Haltestelle mit Umsteigebeziehungen in Echtzeit und Fahrtziel der Fahrt. Per Internet/App: Reisekettenplanung unter Einbeziehung aller ÖPNV-Angebote sowie Bike- und Car-Sharing, Informationen über alternative Reisemöglichkeiten bei Störungen im Betriebsablauf, Echtzeitdaten der Standorte von Bussen und Bahnen. Dieses Mindestangebot soll dort gelten, wo die infrastrukturellen Voraussetzungen es zulassen und eine entsprechende Nachfrage gegeben ist.	Die Möglichkeiten der Kundenkommunikation werden durch technische Innovationen immer vielfältiger. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, werden aktuell die technischen Konzepte auf Zukunftsfähigkeit geprüft. Dabei werden auch die im Antrag formulierten Anforderungen für die Kundeninformation im Fahrzeug wie auch per Internet/ APP einbezogen und deren Realisierungsmöglichkeiten geprüft.	Berücksichtigung der Anforderungen wird kurzfristig geprüft.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss aus der gemeinsamen Sitzung vom 08.11.2015				
103	AN/1851/2016	Zu Kapitel 6.3.1 Luftqualität: den vorletzten Absatz auf Seite 202 wie folgt ergänzen: „...sollten daher möglichst Fahrzeuge eingesetzt werden, die den aktuellsten Umweltstandard maximal erfüllen“.	Ein Umweltstandard wird entweder erfüllt oder nicht erfüllt. Die Aussage im NVP ist dementsprechend so zu verstehen, dass die aktuellsten Umweltstandards vollumfänglich erfüllt werden sollen.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik aus der Sondersitzung vom 28.11.2016				
104	1614/2016	Zu Kapitel 5.2.1 Stadtbahn: Aussage zur Stufenfreiheit unzutreffend.	Es soll klargestellt werden, dass sich die Aussage dieses Abschnitts auf die eingesetzten Fahrzeuge bezieht und auf die seit 2006 bestehende Möglichkeit, mit Hilfe dieser Fahrzeugtypen einen Einstieg ohne feste Stufen im Fahrzeug anzubieten. Text in Kapitel 5.2.1 wird geändert.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
105		Zu Kapitel 6 Qualitäts- und Umweltstandards: Zugesagter Umbau vorhandener Stadtbahnwagen erfolgt langsamer als angekündigt.	Das Programm zum Umbau der Stadtbahnwagen soll fortgeführt werden, da diese Maßnahmen notwendig und sinnvoll sind. Nach Auffassung der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik reicht ein derartiger Umbau des Fahrzeugbestandes nicht aus, um zuverlässig einen barrierefreien Zugang in die Bahnen (mit maximal 5 cm Höhenversatz) zu gewährleisten. Wie im Kapitel Qualitäts- und Umweltstandards im Abschnitt Fahrzeuge ausführlich dargelegt wird, ist jedoch aus technischen Gründen der Höhenversatz zwischen Bahnsteigkante und Wagenboden mit dem vorhandenen Fahrzeugpark nicht vollständig zu eliminieren. Text in Kapitel 6 wird ergänzt.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
106		Zu Kapitel 5.2.1 Stadtbahn: Begriffsverwendung Barrierefreiheit. Von Barrierefreiheit ist erst dann zu sprechen, wenn nicht nur die Bedürfnisse von Menschen mit motorischen Einschränkungen sowie von Personen, die Mobilitätshilfen und Rollstühle benutzen, beachtet worden sind, sondern ebenso die Bedürfnisse von Menschen mit Sehbehinderung, Blindheit, Hörbehinderung.	Text in Kapitel 5.2.1 wird angepasst und ergänzt.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik aus der Sondersitzung vom 28.11.2016				
107	1614/2016	Zu Kapitel 6.1.2 Fazit: Ergebnisse der Untersuchungen sollten auch umgesetzt werden.	Die in Kapitel 6.1.2 gemachten Aussagen umfassen zunächst einen Prüfauftrag. Dieser wird derzeit auf Basis des dort dargestellten Bedarfs für das gesamte Stadtgebiet untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen müssen zunächst abgewartet werden. Gesamtstädtisches Feinerschließungskonzept befindet sich in der Planung.	Überprüfung im Rahmen der Erstellung eines gesamtstädtischen Feinerschließungskonzeptes.
108		Zu Tabelle 6-9: Alle Haltestellen müssen beleuchtet sein, auch Kategorie Bus 3.	Der Text in Tabelle 6-9 wird angepasst. Die Forderung wird als berechtigt angesehen und es ist davon auszugehen, dass die Beleuchtung der Haltestellen im bebauten Stadtgebiet durch die Straßenbeleuchtung größtenteils gewährleistet ist. Ziel ist jedoch auch, die Beleuchtung bei Haltestellen im Außenbereich sicherzustellen.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
109		Zu Kapitel 6 Qualitäts- und Umweltstandards: Welche Haltestellen entsprechen nicht Mindestanforderungen an Barrierefreiheit?	Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen erarbeitet. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
110		Zu Kapitel 8.4 Dynamische Fahrgastinformationen für Bus und Bahn: Pilotprojekt Lautsprecherdurchsagen über Induktionsschleifensysteme sollte durchgeführt werden.	Eine weitergehende Festlegung ist vor Prüfung der technischen Durchführbarkeit nicht möglich.	Anregung wird geprüft.
111		Zu Kapitel 8.4 Dynamische Fahrgastinformationen für Bus und Bahn: Umsetzung Einbau akustischer Busansagen.	Da die Forderung Konfliktpotential wegen der zusätzlichen Beschallung der Anwohner im Umfeld von Haltestellen birgt, kann noch keine verbindlichere Festlegung getroffen werden. Ggfs. sind andere Techniken zur Erfüllung dieser Anforderung erforderlich. Z.B. könnte es in Kürze möglich sein, derartige Ansagen über die NFC-Technik (Nahfeldkommunikation) auf das Smartphone zu übertragen.	Anregung wird geprüft.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik aus der Sondersitzung vom 28.11.2016				
112	1614/2016	Allgemein zur Barrierefreiheit: Grundsätzlich auch bei alternativen Bedienformen, Ersatzverkehren und Verstärkerfahrten Barrierefreiheit gewährleisten.	Grundsätzlich ist auch bei Verstärkerfahrten, Ersatzverkehren und alternativen Bedienformen die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Während diese Anforderung für die Verstärkerfahrten durch Einsatz gleichartiger Fahrzeuge wie im Linienbetrieb in der Regel problemlos erfüllt werden kann, bedeutet sie für die Ersatzverkehre eine besondere Herausforderung. Bei geplanten Ersatzverkehren in Folge großer Baustellen ist ein barrierefreier Zugang anzustreben. Für kurzfristig erforderliche Umleitungen z.B. in Folge von Unfällen kann ein barrierefreier Zugang jedoch nicht gewährleistet werden. Zur Barrierefreiheit bei den alternativen Bedienformen werden im Rahmen des künftigen Feinerschlusskonzepts Lösungsvorschläge erarbeitet.	Anregung wird im NVP teilweise berücksichtigt.
113		Allgemein zur Evakuierung im Störfall: Es fehlen Ausführungen, wie im Störfall und im Gefahrfall (Brand) die Rettung von Menschen mit Behinderung sichergestellt ist.	Der Nahverkehrsplan kann nicht die für jede unterirdische Stadtbahn-Haltestelle einzeln bestehenden Evakuierungspläne aufführen. Bei Störfällen haben die Fahrer die Anweisung, die Stadtbahnen möglichst bis zur nächsten Haltestelle zu fahren, wo die Fahrgäste barrierefrei aussteigen können.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
114		Allgemein zur Auffindbarkeit von Haltestellen für Sehbehinderte: Verbesserung der Auffindbarkeit von Haltestellen.	Zusätzlich zur bereits beschlossenen Prioritätenliste soll eine neue Liste zur Nachrüstung der Haltestellen mit taktilen Leitelementen erarbeitet werden. Die Stadt Köln plant, ein Nachrüstprogramm für die betroffenen Haltestellen aufzulegen. Der Text wird um einen Absatz zur Nachrüstung von Haltestellen mit taktilen Elementen ergänzt.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik aus der Sondersitzung vom 28.11.2016				
115	1614/2016	Allgemein zum SPNV-Nahverkehrsplan: Frage der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik: Sind die Behindertenorganisationen an der Erarbeitung des 3. Nahverkehrsplans für den SPNV beteiligt worden?	Die Zuständigkeit für die Aufstellung des SPNV-Nahverkehrsplans lag beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), die Stadt war selbst nur Beteiligte und ist somit hierfür der falsche Ansprechpartner. Der NVR teilt dazu mit: „Durch Beschluss der Verbandsversammlung am 2. Oktober 2015 ist eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) durchgeführt worden (Drucksachenummer 3-07-15-2.2). Beteiligt wurden die ÖPNV-Aufgabenträger im NVR, die Verkehrsunternehmen und die benachbarten SPNV-Zweckverbände. Ferner wurden das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW), die Bezirksregierung Köln und das Eisenbahnbundesamt (EBA) zur Stellungnahme aufgefordert. Nach dem Beschluss der Verbandsversammlung wurde der Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2016 per E-Mail an die zu beteiligenden TÖB versendet. Für die Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren war eine Frist von 8 Wochen bis zum 31.12.2015 vorgesehen.“	
116		Begriff „Barrierefreiheit“ durchgehend einheitlich verwenden.	Nach Überarbeitung von Kapitel 5 wird der Begriff Barrierefreiheit im NVP einheitlich verwendet.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
117		Insgesamt fehlen Prioritätenlisten mit Aussagen, wann erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt werden.	Der NVP setzt zunächst die Ziele. Die Umsetzung der Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit ist jedoch eine anspruchsvolle Aufgabe, die mit den jeweils zur Verfügung stehenden Ressourcen bewältigt werden muss. Eine weitergehende Festlegung ist daher für den NVP nicht möglich.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
118		Für barrierefreie Umbauten und Nachrüstungen sollte eigener Etat vorhanden sein.	Das Land hat aufgrund der vielen Anmeldungen bezüglich der Barrierefreiheit zum ÖPNV-Bedarfsplan den barrierefreien Ausbau von Haltestellen als Fördertatbestand im neuen ÖPNV-Gesetz verankert. Auf dieser Grundlage wird die Stadt Fördermittel beantragen.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Session-Nummer	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik aus der Sondersitzung vom 28.11.2016				
119	1614/2016	Mitnahme von E-Scootern: Technische Voraussetzungen für die Mitnahme in Bussen und Bahnen ist geklärt. Erkenntnisse sollen auch umgesetzt werden.	An den technischen Voraussetzungen für die Mitnahme von E-Scootern in Bussen und Bahnen wird weiterhin gearbeitet. Hierbei ist der zwischenzeitlich vorliegende Erlass des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zu berücksichtigen. In Kapitel 6.1.3 wurde der aktuelle Sachstand aufgenommen.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.

Anregungen der benachbarten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zur Entwurfsfassung (Stand Juni 2016)

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH (REVG) aus dem Schreiben vom 09.12.2016			
120	Zu Kapitel 2.3.1 Luftqualität: Abstimmungserfordernis der Zielwerte für Lärm- und Abgasemissionen zwischen Rhein-Erft-Kreis und Stadt Köln.	Ein Vergleich mit den Zielwerten für Lärm- und Abgasemissionen für Linienbusse im NVP des Rhein-Erft-Kreis zeigt keine größeren inhaltlichen Abweichungen. Die im Vergleich zum NVP des Rhein-Erft-Kreises bisher fehlende, zu erfüllende Abgasnorm für Bestandsfahrzeuge wird in den entsprechenden Abschnitten des Kölner NVP aufgenommen. Dabei soll ab dem Jahr 2018 im Regelfall mindestens die Abgasnorm Euro IV erfüllt werden. An der Zielbeschreibung zur Verbesserung der Abgasnorm soll aufgrund der stetigen technischen Fahrzeugentwicklung und des dringenden Handlungsbedarfs infolge der zu erwartenden Gerichtsurteile festgehalten werden.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
121	Zu Kapitel 2.4 Rechtliche Rahmenbedingungen: Leider keine Stellungnahme zu den gesellschaftlichen Verflechtungen (bzw. der Entflechtungsnotwendigkeit) der KVB AG zur Firma Schilling und deren Auftragsverhältnis zur Regionalverkehr Köln GmbH bzw. zur REVG mbH im NVP enthalten.	Diese sind nicht Gegenstand des NVP und werden deshalb auch nicht aufgeführt.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
122	Zu Kapitel 3.1 Bevölkerung und Raumstruktur: Bei Schulneubau in Lövenich Einbindung in die Planungsprozesse erwünscht.	Eine Einbindung in die Planungsprozesse ist vorgesehen.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
123	Zu Kapitel 3.3 Mobilität: Für einen Ausbau der interlokalen Buslinien steht die REVG mbH grundsätzlich gerne zu Verfügung, bittet jedoch die Stadt Köln darum, Details mit ihrem Aufgabenträger abzustimmen.	Diese Vorgehensweise erfolgt bei Nahverkehrsplanungen generell.	Anregung ist bereits berücksichtigt.

Lfd. Nr.		Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH (REVG) aus dem Schreiben vom 09.12.2016				
124		Zu Kapitel 4.2 Maßnahmen im Busnetz, 5.1.3 Buslinien, 5.1.4 Flexible Bedienungsformen: Diverse Ergänzungen.	<ul style="list-style-type: none"> (a) Formalie: Linie 962 wird fett gesetzt. (b) Die Übersichten in Kapitel 4 zu den erfolgten Änderungen im Busnetz innerhalb der vergangenen Jahre geben lediglich einen Überblick. Aufgrund der Vielzahl an eingeführten Neuerungen werden dort nur ausgewählte Maßnahmen aufgeführt. (c) Die Erwähnung der lokalen Erschließungsfunktion der Linie 978 umfasst den Schülerverkehr bereits. (d) Die AST-Linie 787 der Stadt Bergheim wird in Kapitel 5.1.4 ergänzt. 	<ul style="list-style-type: none"> (a) Anregung wird im NVP berücksichtigt. (b) Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt. (c) Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt. (d) Anregung wird im NVP berücksichtigt.
125		Zu Tabelle 5-12 und Anmerkung Nr. 20: Der barrierefreie Ausbau und die Ausstattung mit Fahrgastunterständen/Fahrgastinformationsanzeigern der Haltestellen auf von der REVG mbH betriebenen Linien muss - unabhängig davon, dass die interlokalen Busverkehre ausgebaut werden sollen - dringend vorangetrieben werden.	<ul style="list-style-type: none"> a) Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen erarbeitet. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt. b) Bisher ist die Anzeige von Abfahrtszeiten anderer Busunternehmer auf den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) kein Standard. An Haltestellen, an denen sich bereits heute DFI befinden und an denen weitere interlokale Buslinien verkehren, wird die Integration dieser zusätzlichen Informationen kurzfristig geprüft und, falls möglich, umgesetzt. Beim weiteren Ausbau der DFI soll diese Integration zum Standard erhoben werden. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen. b) Anregung wird anderweitig berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH (REVG) aus dem Schreiben vom 09.12.2016			
126	Zu Kapitel 6.1.5 Ausstattung der Fahrzeuge: Abstimmungserfordernis zum Thema Fahrzeugausstattungsstandards zwischen Rhein-Erft-Kreis und Stadt Köln.	Im Unterschied zum NVP des Rhein-Erft-Kreises gelten die Fahrzeugstandards der Stadt Köln für Neu- und Bestandsfahrzeuge gleichermaßen. Außerdem umfassen sie mehr Ausstattungsdetails. Der NVP der Stadt Köln legt die Qualitätsstandards stadtweit fest. Mit diesen Zielvorgaben soll die Weiterentwicklung des ÖPNV unter dem Blickwinkel möglichst hochwertiger Kundenbedürfnisse gesichert werden. Auch für die aus den Nachbarkreisen auf das Kölner Stadtgebiet einfahrenden Linien sollen diese Zielvorgaben nach und nach erreicht werden. Nach Beschlussfassung des NVP sollte daher in Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis auf diese Zielerreichung bei künftigen Beauftragungen von Verkehrsunternehmen hingewirkt werden.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
127	Zu Kapitel 6.3.1 Luftqualität: Abgasreduktion durch Verschwenkung/Verlagerung der Linien 961 und 963 nach Weiden-West.	Ein Teil der Fahrten ist bereits verlegt. Linienverschwenkungen lösen allerdings keine Emissionsprobleme.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
128	Zu Kapitel 6.3.4 Exkurs: Perspektiven für alternative Antriebsarten in Köln: Ergänzung um den Betreiber REVG mbH.	Der Text in Kapitel 6.3.4 wird ergänzt, so dass ersichtlich wird, dass es sich bei der Buslinie 978 um eine Linie der REVG mbH handelt.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
129	Zu Kapitel 6.4 Qualitätsmanagement: Ergänzung um das VRS-Kundenbarometer.	Der Text in Kapitel 6.4 wird um das VRS-Kundenbarometer ergänzt. Dabei handelt es sich um eine verbundweite, vom Land NRW finanzierte Befragung von ÖPNV-Kunden, bei dem einige Verkehrsunternehmen – u.a. KVB und REVG – aus eigenen Mitteln eine Aufstockung der Kundeninterviews vornehmen.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
130	Die Aussage in Kapitel 7.1 zur Förderung des Fahrradverkehrs sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV wird im Hinblick auf bereits bestehende Kapazitätsengpässe kritisch gesehen.	Die intermodale Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad bedeutet nicht die Förderung der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen, sondern die Förderung der Fahrradnutzung im Vor- und Nachtransport z.B. in Verbindung mit Fahrradverleihsystemen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft Verkehrsgesellschaft mbH (REVG) aus dem Schreiben vom 09.12.2016			
131	Zu Tabelle 8-8, Keine Aussage zum Aus-/Umbau der Haltestellen enthalten, die von REVG-Linien auf Kölner Stadtgebiet angefahren werden. Aktualisierung der Prioritätenliste unter Einbeziehung der REVG-Fahrgastzählung 2016 erwünscht.	Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen erarbeitet. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
132	Insgesamt werden konkrete Aussagen zu den REVG-Linien vermisst.	Konkrete Aussagen zu einzelnen Linien sind nicht Bestandteil des NVP.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
Wupsi GmbH aus dem Schreiben vom 13.12.2016			
133	Überlegung, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis die Linie 434 im 20-Minuten-Takt bis zur Leuchterstr. zu führen (evtl. Lösung für die in der Bezirksvertretung „Mülheim“ angeregte Verlängerung der Linie 154, siehe AN/1512/2015).	Für eine Taktverdichtung der Linie 434 müssen die Nachfrage im entsprechenden Streckenabschnitt sowie die fahrplan- und umlauf-technischen Auswirkungen untersucht werden.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) aus dem Schreiben vom 08.12.2016			
134	Zu Kapitel 8.7 ÖPNV auf dem Rhein: redaktionelle Ergänzungen und Korrekturen.	Die entsprechenden Textabschnitte werden angepasst.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
135	Zu Kapitel 8.7.1 Möglichkeiten der Integration der Rheinfähren in das ÖPNV-System: Bundesverkehrswegeplan bzw. Bundesschienenausbaugesetz stehen einem RRX-Systemhalt in Köln-Mülheim nicht mehr entgegen.	Der entsprechende Textabschnitt wird angepasst.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
136	Verbesserungsbedarf bei der Verknüpfung von städtischen Verkehrsmitteln und SPNV Bspw. Köln-Nippes und Hürth-Kalscheuren.	Prüfung der Linienanpassungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
Rhein-Erft-Kreis aus dem Schreiben vom 21.12.2016			
137	Frage der zuständigen Aufgabenträgerschaft der zwischen der Stadt Köln und dem Rhein-Erft-Kreis verkehrenden Linien frühzeitig klären. Eine Vereinbarung, die sicherstellt, dass der zuständige Aufgabenträger die jeweiligen Linien auch künftig auf dem Gebiet des anderen Aufgabenträgers mit bedient, sollte baldmöglichst zwischen der Stadt Köln und dem Rhein-Erft-Kreis geschlossen werden.	Aufgrund der aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen werden zurzeit für die zukünftige Sicherstellung der Verkehrsleistungen im ÖPNV bei allen Aufgabenträgern Überlegungen angestellt, wie nach Ablauf der Übergangsregelungen der VO (EG) 1370/2007 ab dem Jahr 2020 verfahren werden soll. Nach bisherigem Kenntnisstand strebt die Mehrzahl der Aufgabenträger im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) dabei die Direktvergabe an die eigenen Verkehrsunternehmen an. Im Hinblick auf die interlokalen Verkehre hat sich dabei aus Sicht der Stadt Köln Anpassungsbedarf für die bestehenden interkommunalen Verträge ergeben. Seitens der Verwaltung soll das Thema demnächst in bilateralen Gesprächen mit der Region erörtert werden.	Umsetzung im Rahmen der Direktvergabe.

Lfd. Nr.		Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft-Kreis aus dem Schreiben vom 21.12.2016				
138		Zu Kapitel 3.3 Mobilität: An den Schnittstellen zum Rhein-Erft-Kreis verstärkt über Mobilstationen mit intermodaler Verknüpfung nachdenken. Die Ausbaustandards und die Ausstattungsmerkmale (inkl. dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen) an REVG-Linien anwenden.	<p>a) Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen aufgebaut. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt.</p> <p>b) Bisher ist die Anzeige von Abfahrtszeiten anderer Busunternehmer auf den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) nicht Standard. An Haltestellen, an denen sich bereits heute DFI befinden und an denen weitere interlokale Buslinien verkehren, wird die Integration dieser zusätzlichen Informationen kurzfristig geprüft und falls möglich umgesetzt. Beim weiteren Ausbau der DFI soll diese Integration zum Standard erhoben werden.</p>	<p>a) Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.</p> <p>b) Anregung wird anderweitig berücksichtigt.</p>
139		Zu Kapitel 5.2.2 Bus: Ausbaustandard der Bushaltestellen im Stadtgebiet Köln auf REVG-Linien verbessern, insbesondere entlang der Linien 935, 962, 970 und 978.	<p>Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen erarbeitet. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt.</p>	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.		Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft-Kreis aus dem Schreiben vom 21.12.2016				
140		Zu Kapitel 5.2.3 Betriebssteuerung und Beschleunigung: Haltestellen der REVG-Linien schnellstmöglich mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) ausstatten.	<p>a) Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen aufgebaut. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt.</p> <p>b) Bisher ist die Anzeige von Abfahrtszeiten anderer Busunternehmer auf den dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) nicht Standard. An Haltestellen, an denen sich bereits heute DFI befinden und an denen weitere interlokale Buslinien verkehren, wird die Integration dieser zusätzlichen Informationen kurzfristig geprüft und falls möglich umgesetzt. Beim weiteren Ausbau der DFI soll diese Integration zum Standard erhoben werden.</p>	<p>a) Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.</p> <p>b) Anregung wird anderweitig berücksichtigt.</p>
141		Zu Kapitel 5.2.5 Intermodale Angebote: Busangebot in Weiden-West verbessern, hierbei zwei vollwertige Bushalteplätze zuzüglich eines Warte-/Reserveplatzes vorsehen sowie die Erreichbarkeit der P&R-Station für den Radverkehr erhöhen.	<p>Seitens der Stadt Köln gibt es keine Bestrebungen, Linienbusverkehre nach Weiden-West zu führen. Sollte der Rhein-Erft-Kreis neben der Buslinie 965 weitere Linien nach Weiden-West führen wollen, ist eine rechtzeitige Abstimmung hierüber zwischen den Aufgabenträgern erforderlich. Ein Ausbau der intermodalen Angebote durch Ausweitung des Fahrradparkens sowie die Unterbringung von Carsharing- und Bikesharing-Angeboten ist in Weiden-West geplant. Für die Qualität der zuführenden Radverbindungen ist angesichts der Lage dieses Verknüpfungspunkts der Rhein-Erft-Kreis verantwortlich.</p>	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft-Kreis aus dem Schreiben vom 21.12.2016			
142	Zu Kapitel 5.6 Auslastung und Kapazitäten: Wegen dringendem Handlungsbedarf für den Rhein-Erft-Kreis bei der Linie 18 wird ein Gespräch der Stadt Köln und des Rhein-Erft-Kreis mit den Städten Brühl, Frechen, Hürth, Pulheim und Wesseling angeregt.	Die im Kapitel 5.6 dargestellte zeitweise Verlängerung des 5-Minuten-Taktes über Klettenberg hinaus nach Hürth-Hermülheim ist erst nach niveaufreiem Ausbau der Straßenkreuzung Militäringstr./Luxemburger Str. möglich (Planfeststellungsverfahren eingeleitet). Ein Hinweis auf diesen Infrastrukturausbau wird in Tabelle 5-27 ergänzt.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
143	Zu Kapitel 5.6 Auslastung und Kapazitäten: Busnetz 6 Uhr bis 9 Uhr: Lfd. Nr. 23: Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis über Angebotsveränderungen im genannten Abschnitt erwünscht. Wie auch bereits von der REVG mitgeteilt, wird der Rhein-Erft-Kreis der Stadt Köln die Ergebnisse seiner Fahrgastzählung aus 2016 gerne für die in Köln verkehrenden Linien mit den Haltestellen auf Kölner Stadtgebiet zur Verfügung stellen.	Diese Vorgehensweise erfolgt bei Nahverkehrsplanungen generell. Sofern Ergebnisse von Fahrgastzählungen zur Verfügung stehen, werden sie im Rahmen der Planungen berücksichtigt.	Anregung ist bereits berücksichtigt.
144	Zu Kapitel 6.1.5 Ausstattung der Fahrzeuge: Qualitätsstandards zwischen der Stadt Köln und dem Rhein-Erft-Kreis abstimmen.	Im Unterschied zum NVP des Rhein-Erft-Kreises gelten die Fahrzeugstandards der Stadt Köln für Neu- und Bestandsfahrzeuge gleichermaßen. Außerdem umfassen sie mehr Ausstattungsdetails. Der NVP der Stadt Köln legt die Qualitätsstandards stadtweit fest. Mit diesen Zielvorgaben soll die Weiterentwicklung des ÖPNV unter dem Blickwinkel möglichst hochwertiger Kundenbedürfnisse gesichert werden. Auch für die aus den Nachbarkreisen auf das Kölner Stadtgebiet einfahrenden Linien sollen diese Zielvorgaben nach und nach erreicht werden. Nach Beschlussfassung des NVP sollte daher in Abstimmung mit dem Rhein-Erft-Kreis auf diese Zielerreichung bei künftigen Beauftragungen von Verkehrsunternehmen hingewirkt werden.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Rhein-Erft-Kreis aus dem Schreiben vom 21.12.2016			
145	Zu Kapitel 6.3.3 CO ₂ -Minderungseffekte als Beitrag zum Klimaschutz: Abstimmung von Umweltstandards erwünscht.	Ein Vergleich mit den Zielwerten für Lärm- und Abgasemissionen für Linienbusse im NVP des Rhein-Erft-Kreis zeigt keine größeren inhaltlichen Abweichungen. Die im Vergleich zum NVP des Rhein-Erft-Kreises bisher fehlende, zu erfüllende Abgasnorm für Bestandsfahrzeuge wird in den entsprechenden Abschnitten des Kölner NVP aufgenommen. Dabei soll ab dem Jahr 2018 im Regelfall mindestens die Abgasnorm Euro IV erfüllt werden. An der Zielbeschreibung zur Verbesserung der Abgasnorm soll aufgrund der stetigen technischen Fahrzeugentwicklung und des dringenden Handlungsbedarfs infolge der zu erwartenden Gerichtsurteile festgehalten werden.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
146	Zu Kapitel 8.3.2 Haltestelleninfrastruktur: Tabelle 8-8, Aktualisierung der Prioritätenliste unter Einbeziehung der Rhein-Erft-Kreis-Fahrgastzählung 2016 erwünscht.	Im Arbeitskreis Haltestellen-Kataster wird derzeit mit der KVB und anderen Dienststellen ein Datenerfassungssystem zur Ermittlung der Barrierefreiheit von Haltestellen erarbeitet. Danach müssen stadtweite Bestandserhebungen durchgeführt werden. Auf dieser Grundlage wird sich der Nachbesserungsbedarf der Haltestellen (einschließlich der nach alten, zwischenzeitlich überholten Standards der Barrierefreiheit ausgebauten Haltestellen) qualifiziert ermitteln lassen. Die Fachämter können anschließend Umbaulisten mit Prioritäten erstellen und in die politischen Gremien einbringen. Der NVP wird um einen Abschnitt zum geplanten Haltestellen-Kataster ergänzt.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
147	Zu Kapitel 5.3.1 Entwicklung der Nachfrage: Mitfahrer-P&R-Platz an der Anschlussstelle Frechen-Nord einrichten. Regionale Abstimmung wird angeregt.	Die konkrete Ausbauplanung eines P&R-Platzes an der Autobahn ist nicht Gegenstand des NVP. Die Anregung zur regionalen Abstimmung wird jedoch aufgegriffen.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
148	Zu Kapitel 8.6.1 Zielnetze: Anmerkung zum Zielnetz 2025: geplante Erft-S-Bahn soll ab 2023 in einem 20-Minutentakt verkehren.	Das Zielnetz 2025 wurde nachrichtlich in den NVP aufgenommen. Die entsprechenden Aussagen stammen aus dem aktuellen SPNV-Nahverkehrsplan des NVR (Stand: April 2016).	

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadt Brühl aus dem Schreiben vom 22.12.2016			
149	Zu Kapitel 8.5.2 Maßnahmen zur Förderung von Bike & Ride: Im Projektbeispiel „OV-fiets“ (Niederlande) Preisangaben aktualisieren.	Der Absatz mit Projektbeispielen anderer Städte entfällt. Eine Aktualisierung der entsprechenden Preisangaben erübrigt sich daher.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
Rhein-Sieg-Kreis aus dem Schreiben vom 22.12.2016			
150	Zu Kapitel 8.2 Weiterentwicklung des Stadtbahnangebots: Verlängerung weiterer Zugleistungen über Wesseling bzw. Brühl hinaus, um Kapazitätsengpässen auf Linie 16 und 18 entgegenzuwirken.	Abstimmung erfolgt in der Arbeitsgruppe „Zukunft Stadtbahn“. Dort werden gemeinsam entsprechende Konzepte entwickelt.	Überprüfung im Rahmen der Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes.
151	Zu Kapitel 8.2.1 Zukünftige Erweiterungen des Stadtbahnnetzes: Stadtbahnvorhaben Köln-Godorf/Köln-Zündorf/Niederkassel-Bonn in „mittelfristig vorgesehen“ hochstufen.	Die in Kapitel 8.2.1 dargestellten Erweiterungen des Stadtbahnnetzes entsprechen den Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
152	Zu Abbildung 8-6: Abbildung um regionale Maßnahmenvorschläge ergänzen.	Eine Abbildung zu den regionalen Maßnahmenvorschlägen des ÖPNV-Bedarfsplans wurde noch nicht erstellt; derzeit werden die Ergebnisse der Überprüfung seitens des Landes NRW abgewartet.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
153	Zu Kapitel 8.2.3 barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen und Kapitel 8.2.4 Umrüstung und Ergänzung des Stadtbahn-Fuhrparks: Lösungsstrategie für Stadtbahnhaltestellen an EBO-Stadtbahnstrecken entwickeln. Hinsichtlich Spaltmaß und/oder Einstiegshöhe ist an diesen bisher keine Barrierefreiheit gegeben, und es existiert auch keine Rahmenplanung, wie diese erreicht werden soll.	Die Problematik ist bereits aus der Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik bekannt. Entsprechende Lösungen müssen noch erarbeitet werden.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
154	Redaktionelle Anmerkungen.		Anregungen werden im NVP berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
VCD Regionalverband Köln e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
155	Geplante Maßnahmen in einem gesonderten Kapitel zusammenfassen und deutlich von der Bestandsaufnahme trennen.	Alle geplanten Änderungen werden in Kapitel 8 Modifizierung des ÖPNV-Angebots zusammengefasst.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
156	Spielräume zu Taktverdichtungen der Linie 9 und der Linie 15 nutzen.	Eine Verlängerung der Verstärkerfahrten der Linie 9 bis Ostheim ist derzeit nur in Zeitabschnitten möglich, in denen die tatsächliche Nachfrage dies nicht zwingend erfordert. Die Situation wurde und wird regelmäßig überprüft. Eine Lösung des Kapazitätsproblems auf der Linie 9 liegt im Einsatz längerer Zügeinheiten (Vgl. Tabellen 5-28, 5-29). Das Angebot der Linie 15 erfolgt nachfragegerecht.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
157	Verlängerung der Kurzläufer, durchgehende Bedienung der Außenäste.	Die Bedienung der Außenäste erfolgt entsprechend der Nachfrage. Eine durchgehende Bedienung der Außenäste ohne Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs würde zu unverhältnismäßig hohen finanziellen Belastungen führen. Ob im Einzelfall eine Verlängerung der Verstärkerfahrten umgesetzt werden soll, wird geprüft.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
158	Linie 13 in der HVZ im 5-Minuten-Takt.	Eine Taktverdichtung von 10 Minuten auf 5 Minuten ist wegen der Trassenverfügbarkeit auf dem rechtsrheinischen Streckenabschnitt nicht ohne massive Behinderungen der Linien 3 und 18 möglich. Darüber hinaus erfordert die Nachfrage auf der Linie 13 ausschließlich im morgendlichen Schülerverkehr eine Verstärkung, die bereits umgesetzt ist.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.
159	Einführung eines generellen 10-Minuten-Taktes im Stadtbahnverkehr an Samstagen prüfen (zumindest 7-/8-Minuten-Takt auf den Ästen).	Das Angebot der Stadtbahn an Wochenenden wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden auf Grundlage dieser Überprüfung durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Stadtbahnnetz ein deutliches Überangebot schaffen.	Anregung wird nicht berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
VCD Regionalverband Köln e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
160	Stadtbahnangebot nach 1 Uhr während der Woche prüfen.	Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Köln wurde der Abend- und Nachtverkehr in Köln gesondert untersucht (siehe Kapitel 8.1.1) Die Notwendigkeit für einen durchgängigen Nachtverkehr von Sonntag bis Donnerstag ließ sich aufgrund der Nachfrageuntersuchungen weder im Stadtbahnbereich noch für die untersuchten Nachtbusnetze belegen. Gleichwohl wird die Fahrgastnachfrage und Einnahmesituation in den Abend- und Nachtstunden weiter beobachtet, um zukünftig Entscheidungen über die Fortführung oder Ausweitung der Maßnahmen herbeiführen zu können.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
161	Busverkehr grundsätzlich tagsüber Mo-Fr im 20-Minuten-Takt, abends und an Wochenenden im 30-Minuten-Takt fahren.	Das Angebot auf den Buslinien erfolgt bedarfsorientiert, so dass bspw. Gewerbegebiete ohne Wochenendnachfrage sinnvollerweise am Wochenende auch nicht bedient werden. Das Angebot wird kontinuierlich einer grundlegenden Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden auf Grundlage dieser Überprüfung durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Eine generelle Anhebung des Mindestangebots würde dagegen an vielen Stellen im Busverkehr ein deutliches Überangebot schaffen.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
162	Buslinien im Vorlauf geplanter Stadtbahnlinien im 10-Minuten-Takt fahren.	Als Buslinien im Vorlauf geplanter Stadtbahnlinien verkehren die Linien 132 und 157 bereits im 10-Minuten-Takt. Die Buslinie 164 verkehrt in der HVZ im 10-Minuten-Takt. Die Buslinie 130 hat eine hohe Auslastung einiger Fahrten durch Schülerverkehr, daher finden zu Schulanfangs- und Endzeiten Verstärkerfahrten statt. Gemäß Fahrgasterhebungen ist jedoch kein durchgängiger 10-Minuten-Takt erforderlich.	Anregung ist überwiegend bereits berücksichtigt.
163	Linie 142 zur Ringbuslinie im 10-Minuten-Takt ausbauen.	Prüfung der Linien- und Taktveränderungen muss wegen der großräumigeren Auswirkungen z.B. auf die Anschlüsse einer linienübergreifenden Bewertung im Netzzusammenhang unterzogen werden.	Überprüfung im Rahmen der Überplanung des Busnetzes.
164	Feinerschließung durch barrierefrei nutzbare Kleinbusse (Quartiersbusse).	Prüfauftrag bereits berücksichtigt, siehe Kapitel 8.3.5: Weiterentwicklung des Busangebots und des Angebots an flexiblen Bedienungsformen. Gesamtstädtisches Feinerschließungskonzept befindet sich in der Planung.	Anregung ist bereits berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
VCD Regionalverband Köln e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
165	Nachtbusverkehr am Wochenende ausbauen. So sollten alle größeren Stadtteile ohne Stadtbahnanschluss zumindest einen stündlichen Nachtbus-Anschluss erhalten.	Größere Stadtteile werden am Wochenende und vor Feiertagen über einen Komfortanschluss aus der Innenstadt bis 1.15 Uhr erreicht. Bei einzelnen Linien gibt es auch darüber hinaus ein Angebot. Inwiefern weitere Angebote zukünftig eingerichtet werden können, wird geprüft.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
166	Ausbau grenzüberschreitender Busangebote im NVP. Insbesondere ergänzende Schnellbuslinien, zusätzliche Rhein-Querungen sowie die Busanbindung zum nächsten Schienenverkehr.	Bestehende interlokale Buslinien sind im NVP unter Kapitel 5.1.3 aufgeführt. Die Einrichtung eines regionalen Expressbusnetzes mit Haltepunkten in Köln und in den angrenzenden Kommunen ist darüber hinaus als Prüfauftrag im NVP enthalten (siehe Kapitel 8.3.4).	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
167	Sichergestelltes Erreichen der fahrplanmäßigen Anschlüsse als Ziel. Vorab berechnetes Maximum für die Wartezeit.	Bereits heute werden – überwiegend in Zeiten dünner Taktungen – Anschlüsse technisch gesichert. Eine Weiterentwicklung der Anschlusssicherung erfolgt sukzessive unter Berücksichtigung der Interessen aller Fahrgäste (Durchfahrer, Umsteiger, Folgeanschlüsse). Es gibt die Zielsetzung, zukünftig in der Echtzeit-Fahrplanauskunft nicht haltbare Anschlüsse nicht darzustellen, sodass für den Fahrgast der Status seiner Verbindung erkennbar ist.	Anregung ist teilweise bereits berücksichtigt.
168	Perspektivisch beidseitige Erreichbarkeit aller Bahnsteige.	Text in Kapitel 6.1.4 wird ergänzt. Im Interesse kurzer Wege, einer verbesserten Bahnsteigauslastung und einer Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit sollten perspektivisch alle Bahnsteige jeweils von zwei Seiten her zu erreichen sein.	Anregung wird im NVP berücksichtigt.
169	Bei Stadtbahntrassen in Mittellage: LSA-Vorrangschaltung für Fußgänger bei ein-fahrenden Bahnen.	Eine Programmierung der Lichtsignalanlagen (LSA) an Straßen mit Stadtbahntrassen in Mittellage derart, dass Fahrgäste die einfahrenden Bahnen rechtzeitig vom Kopf des Bahnsteigs her erreichen können, ist zu unterstützen.	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.
170	Die Einsatzfähigkeit von Aufzügen und Rolltreppen ist zu gewährleisten.	Siehe Kapitel 6.1.4.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
171	Aufzüge für den Fahrradtransport dimensionieren. Soweit möglich sollten Zugang und Abgang einer Aufzugkabine an sich gegenüber liegenden Seiten liegen (sogenannte Durchlader).	Die Ausführung von Aufzügen richtet sich in erster Linie nach den Bedürfnissen in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen. Bei der Planung neuer Aufzüge sind Durchlader stets die erste Option.	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
VCD Regionalverband Köln e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
172	Für stark frequentierte Zu-/Abgänge mit Zweirichtungsrolltreppe den Einbau einer zweiten Rolltreppe prüfen.	Die Notwendigkeit und Möglichkeit der Einrichtung einer zweiten Rolltreppe ist einzelfallabhängig.	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.
173	Haltestellen so anlegen, dass Stadtbahnen/Busse mit zunächst selber Fahrtrichtung am selben Bahnsteig abfahren.	Ist im Einzelfall zu prüfen. Für das erwähnte Beispiel Aachener Str./Gürtel befindet sich eine entsprechende Anpassung bereits in der Planung.	Überprüfung im Rahmen der Infrastrukturumsetzungsplanung.
174	Grundsätzlich alle Umsteigepunkte mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) ausstatten.	Siehe Tabelle 6-9 in Kapitel 6.1.4.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
175	Taktile Lagepläne an Umsteigepunkten mit Bodenleitsystemen für Blinde versehen. Taktile Informationen an Treppenhändläufen.	Die Abstimmung mit den Behindertenverbänden führte zu einem Pilotversuch „Handlaufbeschriftung“ am Heumarkt, der derzeit vorbereitet wird. Die Forderung nach einem taktilen Lageplan wird gemäß früherer Abstimmung mit den Behindertenverbänden nicht weiter verfolgt.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
176	Barrierefreien Haltestellenausbau beschleunigen.	Der NVP setzt zunächst die Ziele. Die Umsetzung der Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit muss jedoch mit den jeweils zur Verfügung stehenden Ressourcen bewältigt werden. Eine weitergehende Festlegung wird daher im Rahmen der Umsetzungsplannungen getroffen.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
177	Mehrzweckbereiche müssen von allen Türen aus – auch bei größerem Fahrgastaufkommen - unbehindert und bequem zu erreichen sein – dies auch für Mobilitätseingeschränkte und Fahrgäste mit Fahrrad.	Siehe Kapitel 6.1.5.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
178	Keine Werbung auf Bus-/Bahnscheiben.	Seit dem 01.01.2017 gilt gemäß Vertrag, dass lediglich 20% der Fensterflächen beklebt werden dürfen (mit entsprechenden Anforderungen an die Transparenz). Türen, Front- und Heckscheiben sowie Seitenfenster der Fahrer sind generell frei zu halten. Der entsprechende Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren und endet am 31.12.2021.	Anregung kann nicht berücksichtigt werden.
179	Zur besseren Lesbarkeit den schematischen Plan des Stadtbahnnetzes bzw. Busnetzes nach Möglichkeit vertikal anbringen.	Aufgrund fehlender vertikaler Freiflächen ist eine vertikale Anbringung des Streckennetzes nicht immer möglich.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
VCD Regionalverband Köln e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
180	In Stadtbahnen sind in ausreichender Zahl vertikal Teilnetzgraphiken (Reihenfolge der Haltestellen) anzubringen, so dass von jedem Sitzplatz aus jede Linie lesbar ist.	Aufgrund fehlender vertikaler Freiflächen ist die Anzahl anzubringender Teilnetzgraphiken begrenzt.	Es erfolgt eine kurzfristige Prüfung.
181	Stadtbahnwagen zukünftig mit Monitoren ausstatten, die neben nachfolgenden Haltestellen dort erreichbare Anschlüsse mit tatsächlicher Umsteigezeit (Echtzeit) anzeigen.	Die Möglichkeiten der Kundenkommunikation werden durch technische Innovationen immer vielfältiger. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, werden aktuell die technischen Konzepte auf Zukunftsfähigkeit geprüft. Dabei werden auch die hier formulierten Anforderungen für die Kundeninformation im Fahrzeug einbezogen und deren Realisierungsmöglichkeiten geprüft.	Berücksichtigung der Anforderungen wird kurzfristig geprüft.
Pro Bahn Regionalverband Rhein-Sieg e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
182	Überlastete Stadtbahnstrecken im NVP auflisten.	Siehe Tabellen 5-28 und 5-29 des NVP.	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
183	Schwachstellen deutlicher benennen, Lösung aufzeigen und diese in einen zeitlichen Rahmen setzen.	Siehe Kapitel 5.6: Der Handlungsbedarf, die Schwachstellen und die beabsichtigten Maßnahmen werden beschrieben. Der Detaillierungsgrad ist einer rahmensetzenden Planung angemessen (Beispiel: Prioritätenlisten für den Haltestellenumbau).	Anregung ist im NVP bereits berücksichtigt.
184	Tabelle 5-19: Verzerrter Eindruck der Realität bei Darstellung der Auslastung. Abbildung 5-18: Verbindungsqualität stellt Realität nur bedingt dar.	Tabelle 5-19 enthält eine generalisierte Angabe, aus der keine Ableitung erfolgte. Analyse der Verbindungsqualität in Abb. 5-18 wurde für Referenzhaltestellen auf Basis der Fahrmöglichkeiten und Geschwindigkeiten vorgenommen und beinhaltet eine genaue Analyse der Verbindungsqualität zwischen Stadtteilen und Innenstadt.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
185	Den NVP hinsichtlich mittelfristig freiwerdender Kapazitäten (Nord-Süd-Stadtbahn) konkreter ausgestalten. Für 2017 angekündigte Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung bestehender Kapazitätsengpässe der Ost-West-Achse in NVP aufnehmen.	Freie Kapazitäten sind erst für 2022/23 zu erwarten; Ergänzende Planungen sind erst auf Grundlage neuer Nachfrageanalysen sinnvoll, die für den Verbundraum vorbereitet werden. Bis zur Beschlussfassung des NVP ist keine endgültige Entscheidung über die Umgestaltung der Ost-West-Achse zu erwarten.	Überprüfung im Rahmen der Stadtbahnplanungen.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Pro Bahn Regionalverband Rhein-Sieg e.V. aus dem Schreiben vom 29.12.2016			
186	Die Verkehrsunternehmen finanziell in die Lage setzen, dass diese die notwendigen Verkehrsleistungen (in Bezug auf Fahrzeuge und Personal) auch erbringen können.	Der NVP ist eine wichtige Grundlage, da er den Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung vorgibt. Die auf dieser Basis zur entwickelnden Detailplanung zur Anpassung der Verkehrsleistung werden den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.	Anregung wird anderweitig berücksichtigt.
187	Alle neuen Siedlungsgebiete und deren ÖPNV-Erschließung in den NVP aufnehmen.	In Realisierung befindliche Wohnbauflächen sowie bekannte Wohnungsbaupotentiale sind in Abbildung 3-10 dargestellt. Diese zukünftigen Wohnsiedlungen werden bei der weiteren Netzplanung des ÖPNV berücksichtigt. Eine detaillierte ÖPNV-Planung in Bezug auf die neuen Siedlungsgebiete ist nicht Bestandteil des NVP, der als Rahmenplan fungiert. Diese erfolgt im Rahmen der Anpassungen zum Fahrplanwechsel oder der Überplanung der Bus- und Stadtbahnnetze.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
188	Täglichen Nachtverkehr anbieten, „fehlender Bedarf“ wird angezweifelt.	Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Köln wurde der Abend- und Nachtverkehr in Köln gesondert untersucht (siehe Kapitel 8.1.1) Die Notwendigkeit für einen durchgängigen Nachtverkehr von Sonntag bis Donnerstag ließ sich aufgrund der Nachfrageuntersuchungen weder im Stadtbahnbereich noch für die untersuchten Nachtbusnetze belegen. Gleichwohl wird die Fahrgastnachfrage und Einnahmesituation in den Abend- und Nachtstunden weiter beobachtet, um zukünftig Entscheidungen über die Fortführung oder Ausweitung der Maßnahmen herbeiführen zu können.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
189	Zusätzliche Leistungen an Samstagen (11-18 Uhr) im Bereich Chlodwigplatz, Rudolfplatz, Ebertplatz und Barbarossaplatz, Neumarkt, Ebertplatz in den NVP aufnehmen.	Das Angebot der Stadtbahn an Wochenenden wurde und wird auch zukünftig kontinuierlich einer grundlegenden, netzweiten Überprüfung unterzogen, um Engpässe aufzuspüren. Bestehende Engpässe werden auf Grundlage dieser Überprüfung durch gezielte Maßnahmen beseitigt. Ein Beispiel hierfür ist die erfolgte Taktverdichtung der Linie 1 an Wochenenden.	Anregung wird zurückgestellt, bis neuere Erkenntnisse vorliegen.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadt Bonn aus dem Schreiben vom 23.12.2016			
190	Ausweitung des 10-Minuten-Takts auf der Linie 16 in der HVZ von Wesseling bis Bonn und Verlängerung des 30-Minuten-Takts der Linie 18 in der SVZ von Brühl bis Bonn als Zielvorstellung in den NVP aufnehmen.	Die Stadt Köln arbeitet in der AG „Zukunft Stadtbahn“ mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem Rhein-Sieg-Kreis zusammen, um gemeinsame Lösungen für eine Weiterentwicklung des Angebots zu entwickeln.	Anregung wird in anderem Rahmen behandelt.
191	Durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, dass es durch die Kapazitätsreduktion zwischen Köln Hbf und Barbarossa-platz bei Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn und Entfall der Linie 16 keine weiteren Qualitätsverluste auf der Linie 18 gibt.	Die Untersuchungen zur künftigen Nord-Süd-Stadtbahn ergaben starke Verlagerungseffekte aus dem Innentunnel mit dem Effekt einer gleichmäßigeren Auslastung; daher keine Qualitätsverluste auf der Linie 18 zu erwarten.	Anregung ist bereits berücksichtigt.
192	Für grenzüberschreitende Linien grundsätzlich einheitliche Liniennummer als Qualitätsvorgabe im NVP.	Wechselnde Liniennummern bei Buslinien 163/550 und 164/501 im Porzer Süden hat Ursache im Wechsel der Linienkonzessionen an der Stadtgrenze.	Anregung kann nicht berücksichtigt werden.
193	Zu Kapitel 6.1.5 Ausstattung der Fahrzeuge: Verbindlichen Qualitätsstandard zur angestrebten (Maximal-) Auslastung von Fahrzeugen festlegen. Stadt Bonn empfiehlt Vorgaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) für den Kölner NVP.	Diesbezüglich wurden spezifische Betrachtungen im Rahmen des NVP durchgeführt (vgl. Kapitel 5).	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
194	Zu Kapitel 5.2.1 Stadtbahn und Kapitel 5.2.2 Bus: Stehplatzzahlen bei Bus und Stadtbahn einheitlich berechnen.	Die Anzahl der Stehplatzzahlen bei Bus und Stadtbahn folgt den Herstellerangaben. Diese Angaben unterscheiden sich für Bus und Bahn und ihre Berechnung erfolgt dementsprechend nicht einheitlich. In der Realität können diese Maximalzahlen außerdem nicht abgerufen werden. Aus diesem Grund werden in Kapitel 5.6 sowohl für den Bus als auch die Stadtbahn deutlich geringere Werte für eine Überschreitung der Kapazitätsauslastung angegeben.	Anregung wird im NVP nicht berücksichtigt.
195	Im Sinne optimaler Barrierefreiheit sämtliche Seitenscheiben der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge frei von Werbung halten.	Seit dem 01.01.2017 gilt gemäß Vertrag, dass lediglich 20% der Fensterflächen beklebt werden dürfen (mit entsprechenden Anforderungen an die Transparenz). Türen, Front- und Heckscheiben sowie Seitenfenster der Fahrer sind generell frei zu halten. Der entsprechende Vertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren und endet am 31.12.2021.	Anregung kann nicht berücksichtigt werden.

Lfd. Nr.	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung / Abwägung	Vorschlag zur weiteren Behandlung
Stadt Bonn aus dem Schreiben vom 23.12.2016			
196	Im NVP geforderte Mindestlänge von 50 m bei neuen Stadtbahnfahrzeugen entspricht nicht dem bisherigen Standard im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) mit in der Regel 60 m langen Doppelzügen. Änderungen der Standards zumindest bei städteverbindenden Linien gemeinsam mit allen betroffenen Aufgabenträgern festlegen.	Geforderte Mindestlänge entspricht der städtischen Förderrichtlinie, allerdings besteht seit 2012 eine Ausnahmeregelung, nach der per Ratsbeschluss Abweichungen z.B. bei gebietsübergreifenden Verkehren möglich sind.	Anregung ist bereits berücksichtigt.
197	Zu Kapitel 8.8.3 Regionales Wasserbus-system: Gemäß Ratsbeschluss in Bonn sind vor weiteren Untersuchungen für Wasserbusse die Ergebnisse in Köln abzuwarten.	Die Stadt Bonn hat mitgeteilt, dass Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Bonner Verkehrsentwicklungsplans seinerzeit eine negative Bewertung für solche Überlegungen ergaben. Die Stadt Bonn möchte zunächst die Untersuchungen für ein Wasserbusliniensystem in Köln abwarten.	
Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) aus dem Schreiben vom 08.12.2016			
198	Anmerkung zur Schnellbuslinie 55.	Siehe lfd. Nr. 74.	
Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) aus dem Schreiben vom 16.12.2016			
199	Anmerkung zur Schnellbuslinie 55.	Siehe lfd. Nr. 74.	
200	Anmerkung zu Mindesttaktzeiten.	Siehe lfd. Nr. 22 und Nr. 23.	