Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VIII/66/661/1

Vorlagen-Nummer
1103/2019

Freigabedatum
05.06.2019

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Busnetzerweiterung Interim

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	18.06.2019
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	27.06.2019
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	27.06.2019
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	01.07.2019
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	01.07.2019
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	08.07.2019
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	08.07.2019
Finanzausschuss	08.07.2019
Verkehrsausschuss	
Rat	09.07.2019

Beschluss:

Der Rat spricht sich für die Einrichtung folgender Interims-Busangebote – wie in der Begründung beschrieben - zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 aus:

- Linie 171 (neu)
- Veränderung Linie 142
- Expressbuslinien 172 und 173 (neu)

Bis zum Ablauf der Betrauungsregelung am 31.12.2019 beauftragt der Rat die Verwaltung mit der Aufnahme der sich aus dieser Ausweitung des Busverkehrs ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005 / 24.06.2008. Die Anpassung der Finanzierungsbausteine und der entsprechenden Parameter erfolgt mit dem Monat der Inbetriebnahme des neuen Angebots.

Für die Zeit ab dem 01.01.2020 beauftragt der Rat die Verwaltung, die Erweiterung des Busnetzes nach Maßgabe der Regelungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (insbesondere Ziff. 9.4) bei der KVB zu veranlassen. Die KVB finanziert das zusätzliche Angebot über den steuerlichen Querverbund. Die Verwaltung wird ermächtigt, später erforderliche Anpassungen des Angebots gegenüber

der KVB zu veranlassen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

☐ **Nein**

☒ **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen 210.000 €

Zuwendungen/Zuschüsse ☐ Nein ☒ Ja vrs. 210.000 €

__%

☒ **Ja, ergebniswirksam** Aufwendungen für die Maßnahme 270.000 €

Zuwendungen/Zuschüsse ☐ Nein ☒ Ja vrs. 270.000 €

__%

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam):	**ab Haushaltsjahr:**	
a) Personalaufwendungen		€
b) Sachaufwendungen etc.		€
c) bilanzielle Abschreibungen		€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam):	**ab Haushaltsjahr:**	
a) Erträge		€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten		€

Einsparungen:	**ab Haushaltsjahr:**	
a) Personalaufwendungen		€
b) Sachaufwendungen etc.		€
Beginn, Dauer		

Begründung:

Bei den Maßnahmen der Beschlussvorlage handelt es sich um kurzfristig umsetzbare Angebotserweiterungen im Linienbusverkehr, mit denen das Ziel verfolgt wird, die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu steigern, um so Alternativen zur Nutzung des eigenen Kraftfahrzeuges im Stadtverkehr anzubieten. Durch eine Änderung im Modal-Split und ggf. hierdurch motivierten Verzicht auf den Besitz eines eigenen Kraftfahrzeuges werden übergeordnete Ziele der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung entsprechend „Köln mobil 2025“ verfolgt. Diese Angebotsveränderungen sind auch von der Bezirksregierung in der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes aufgegriffen worden und stellen somit Maßnahmen dar, die dem Ziel dienen, schnellstmöglich die Grenzwerte zur Luftqualität in Köln auch an neuralgischen Stellen einzuhalten. Der Verkehrsausschuss hat die Verwaltung mit der Umsetzung über den Beschluss zu Vorlage 2637/2018 (Green City Masterplan Maßnahme M2.2) beauftragt.

Auf Basis des Ratsbeschlusses vom 14.11.2017 zur Stärkung und Ausweitung des Busnetzes (AN/1589/2017) haben Verwaltung und KVB ein Konzept erarbeitet, das in den Jahren 2018 und 2019 umgesetzt werden soll. Das Konzept beinhaltet neben strukturell bedingten Erweiterungen des Busnetzes auch Interimslösungen. Zur besseren Übersicht hat die Verwaltung – wie bereits im Jahr 2018 – zwei Beschlussvorlagen (interim und dauerhaft) erarbeitet (s. Vorlagen-Nr.: 1037/2018 und 1075/2018). Die vorliegende Beschlussvorlage widmet sich den Angebotserweiterungen, die – ergänzend zu den 2018 bereits umgesetzten Maßnahmen (Linie 179, Verlängerung Linie 155) – jetzt in 2019 umgesetzt werden sollen. In einer gesonderten Vorlage (siehe Vorlagen-Nr.: 1215/2019) werden die geplanten, dauerhaften Erweiterungen des Busnetzes vorgestellt.

Im Rahmen der Beschlussfassung zur Vorlage „Ost-West-Achse“ (Vorlagen-Nr.: 3211/2018) durch

den Rat am 18.12.2018 wurde die Verwaltung darüber hinaus beauftragt, „zur schnellen Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse … in einem ersten Schritt eine Express-Buslinie auf einer eigenen ÖPNV-Spur von Weiden-West bis Höhe Eisenbahnring mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten zu Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und ÖPNV“ einzurichten. Dieser Beschluss wird mit der vorliegenden Vorlage ebenfalls aufgegriffen. Zudem wurde in der 2. Fortschreibung 2019 des Luftreinhalteplans die Maßnahme „Expressbusspur Aachener Straße“ (Kapitel 5.2.4.1, Punkt 9) als Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation in der Aachener Straße als ein Baustein für das Kölner Stadtgebiet aufgenommen. Durch die mit der Maßnahme erhofften Verlagerungen von Verkehrsanteilen auf den ÖPNV und einer ergänzenden Zuflussdrosselung für den stadteinwärts fahrenden motorisierten Individualverkehr (MIV) um ca. 500 Kfz in der Spitzenstunde durch Anpassung der vorhandenen Lichtsignalanlage in Höhe des P+R-Parkplatzes Weiden-West (vgl. Anlage 1), die beschleunigte Realisierung der Erweiterung der P+R-Anlage Weiden-West sowie die Ertüchtigung der Anschlussstelle Frechen-Nord an die A4 (durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW) sind Minderungen bei den Schadstoffemissionen im Zuge der Aachener Straße zu erwarten.

Die folgende Übersicht zeigt die interimistischen Angebotserweiterungen im Busverkehr, die neben den dauerhaften Busnetzerweiterungen zur Bewältigung der stetig wachsenden ÖPNV-Nachfrage zum kommenden Fahrplanwechsel vorgesehen sind. Details zu Linienführung, Betriebszeiten und Takten finden sich in den folgenden Abschnitten.

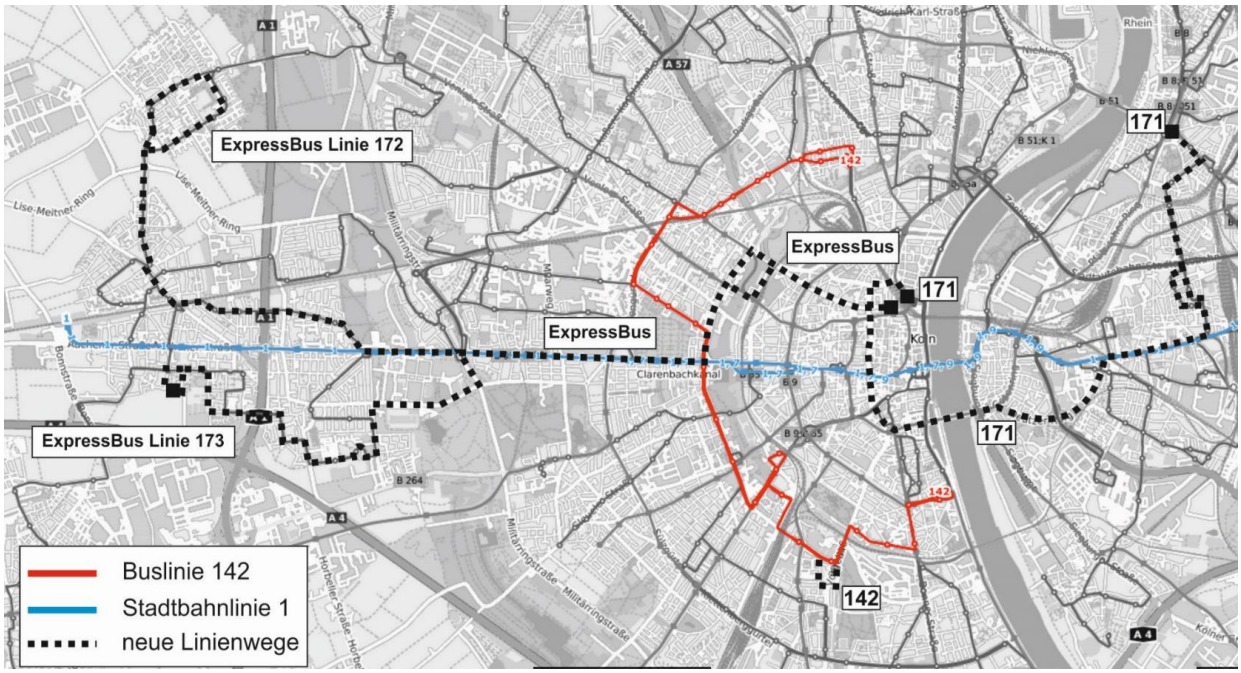


Abbildung 1: Interimslösungen 2019

1. Einrichtung von Interims-Busangeboten (Ratsbeschluss vom 14.11.2017)

- **Neue Linie 171 (Verstärkerlinie für die Linie 159 bzw. die Linie 1):**
  Mülheim – Kalk – Severinsbrücke – Nord-Süd-Fahrt – Breslauer Platz /Hbf.
  Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 1 zwischen Kalk und der Innenstadt sowie der Buslinie 159 zwischen Mülheim und Kalk soll zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eine neue Buslinie 171 interimsweise montags bis freitags zwischen 06:30 Uhr und 09:30 Uhr sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr in einem 10-Minuten-Takt eingerichtet werden.

  Die Linie 171 verkehrt ab der Haltestelle Wiener Platz auf dem Weg der bestehenden Linie 159 durch Buchforst und Kalk bis zur Haltestelle Walter-Pauli-Ring. Im Folgenden befährt sie den Deutzer Ring und unter Benutzung der heutigen Taxispur die Auffahrt zur Severinsbrücke. Im Bereich der Haltestelle Severinstraße erhält die neue Buslinie mittelfristig eine Verknüpfungshaltestelle mit den Stadtbahnlinien 3, 4 und 17 sowie den Buslinien 106 und 132. Zum

kommenden Fahrplanwechsel kann die Haltestelle Severinstraße aber nicht angefahren werden, da hier zunächst umfangreiche Umbaumaßnahmen erforderlich sind, um eine verkehrssichere Haltestelle im Trogbereich unterhalb der Severinstraße einrichten zu können.

Weitere Haltestellen sind entlang des anschließenden Linienweges über die Tel-Aviv-Straße und Tunisstraße auf Höhe Blaubach (Motel One), Offenbachplatz (Oper) und Unter Sachsenhausen vorgesehen (siehe Abbildung 2).

Für die Einrichtung der Haltestelle in Höhe der Oper in Fahrtrichtung Breslauer Platz müssen bewirtschaftete Stellplätze entfallen. Der Einnahmeverlust beträgt ca. 12.500 Euro pro Jahr (Grundlage: Daten aus 2018).

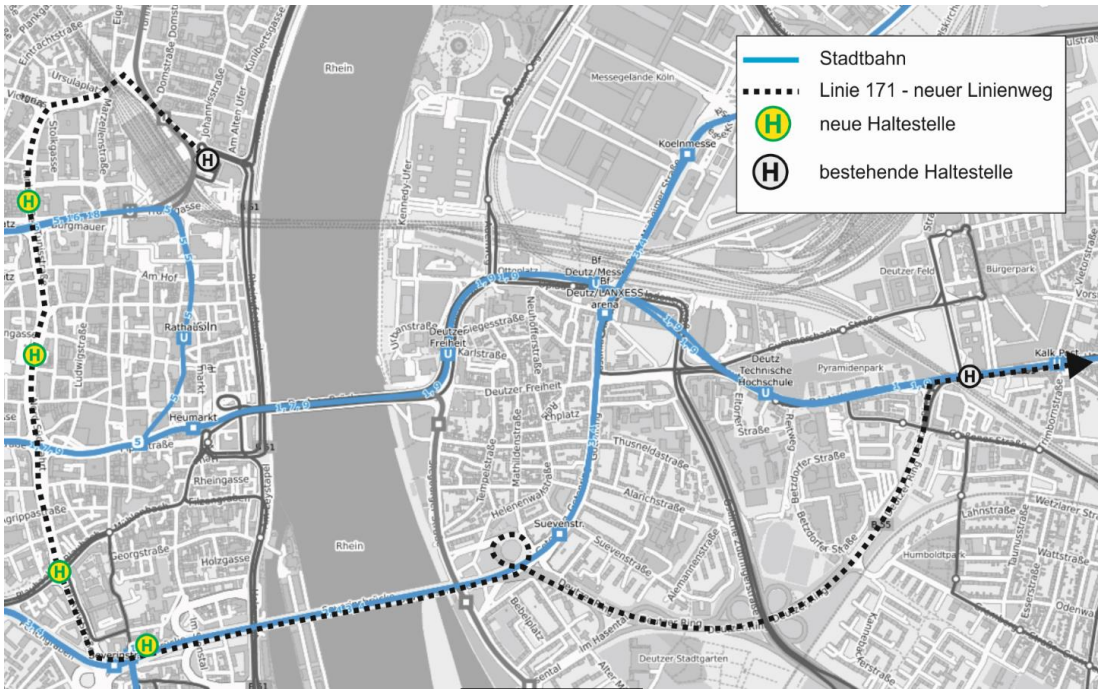


Abbildung 2: Linienweg Buslinie 171 (Detail Innenstadt)

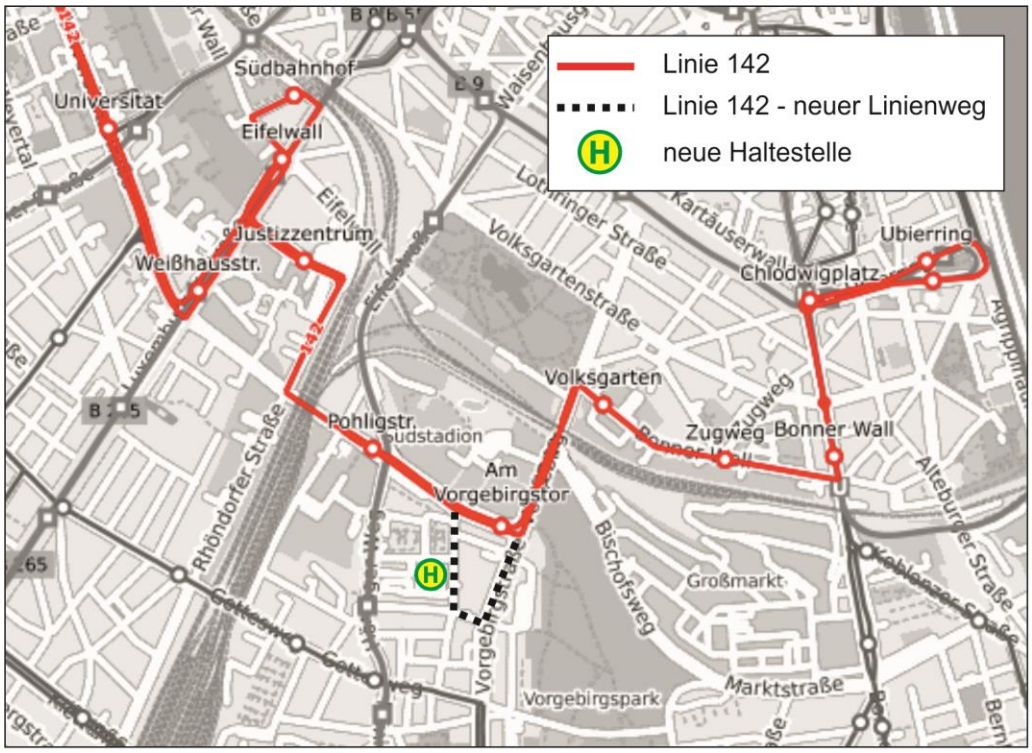
Die Linienführung bietet neue umsteigefreie Direktverbindungen zwischen dem rechts- und linksrheinischen Köln. Die Haltestellen verbessern die Feinerschließung im Innenstadtbereich und erhöhen somit den Nutzen der neuen Interimslinie gravierend. Eine deutliche Entlastungswirkung ist voraussichtlich vor allem auf den Linien 1 und 9 zwischen Kalk und der Innenstadt zu erwarten. Die Linie 171 endet an der Haltestelle Breslauer Platz/ Hbf. und bietet dort eine weitere attraktive Verknüpfung sowohl mit den Stadtbahnlinien 16 und 18 als auch mit dem SPNV und Fernverkehr.

- **Veränderung Linie 142: Weißhausstraße – Zollstock, Bremsstraße**

Ab Oktober 2019 werden über einen Zeitraum von ca. 10 Jahren Gebäude der Universität saniert. Für den Zeitraum der Sanierung hat die Universität Gebäude in der Bernhard-Feilchenfeld-Straße und der Sibille-Hartmann-Straße in Zollstock angemietet. Zusätzlich zu den bereits von der Universität genutzten Gebäuden in der Pohligstraße mit ca. 200 Seminarplätzen werden in den neu angemieteten Räumen weitere 500-600 Mitarbeitende, Fachbibliotheken und weitere 10-12 Seminarräume untergebracht.

Zur Verbesserung der Erschließung des Ersatzstandortes sowie zur Stärkung der Relation zwischen Zollstock und dem Universitätscampus sollen die derzeit an der Haltestelle Weißhausstraße endenden Fahrten der Linie 142 bis zur Pohligstraße verlängert werden, so dass zwischen Bf. Ehrenfeld und Pohligstraße Mo-Fr in der Zeit von ca. 7:00 bis ca. 19:00 Uhr ein

10-Minuten-Takt angeboten wird. In den beiden Endästen der Linie 142 zwischen Merheimer Platz und Bf. Ehrenfeld sowie zwischen Pohligstraße und Ubierring bleibt es bei der Bedienung tagsüber im 20-Minuten-Takt. Die Wendefahrt erfolgt über Am Vorgebirgstor, Bremsstraße, Herthastraße und Vorgebirgstraße. Eine zusätzliche Haltestelle auf der Bremsstraße bindet die Ersatzgebäude in der Sibille-Hartmann-Straße direkt an und ist zugleich die neue Endhaltestelle der verlängerten Fahrten (siehe Abbildung 3).



661/1-04-2019

Abbildung 3: Linienweg Buslinie 142 (Detail Zollstock)

2. Einrichtung von Interims-Expressbuslinien als Ergänzung zur Linie 1 (Ratsbeschluss vom 18.12.2018)

Die Verwaltung schlägt in Zusammenarbeit mit der KVB eine Expressbuslinienführung vor, die gemäß der Intention des Beschlusses als Interimslösung bis zum Ausbau der Ost-West-Achse zu Kapazitätserweiterungen führt (vgl. Abbildung 1 bzw. Anlage 1).

2.1. Prüfung zur Umsetzung des Ratsbeschlusses

2.1.1. Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf der Aachener Straße

Die Aachener Straße weist, aufgrund von unterschiedlich zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten zwischen Weiden-West und dem Eisenbahnring, über den Streckenverlauf verschiedene Anzahlen von Fahrstreifen auf. Die Richtungsfahrbahnen sind auf der gesamten Strecke durch die Stadtbahntrasse bzw. durch einen Grünstreifen (Bereich Stadion) getrennt.

Zwischen dem Frechener Weg und der Berliner Straße ist je Richtung auf der Aachener Straße nur ein Fahrstreifen vorhanden. Die Teilabschnitte zwischen Weiden-West und Frechener Weg sowie Berliner Straße und Militärringstraße sind zweistreifig. Im Bereich der Aachener Straße, zwischen Militärringstraße und der Innenstadt sind, mit Ausnahme von kürzeren Abschnitten, dreistreifige Richtungsfahrbahnen vorhanden. In den dreistreifigen Bereichen wird der rechte Fahrstreifen heute abschnittsweise als Abbiegefahrstreifen, zum Laden/Liefern des entlang der Aachener Straße ansässigen Einzelhandels und zum Parken/Halten in 2. Reihe genutzt.

Die Aachener Straße, die westlich der Anschlussstelle Köln-Lövenich der A1 als Landesstraße L361 und östlich davon bis zur Moltkestraße als Bundesstraße B55 klassifiziert ist, stellt, mit einer hohen Verkehrsbelastung von rd. 1200 Kfz/h je Fahrtrichtung in den Spitzenstunden (Sph), eine Verbindung mit übergeordneter verkehrlicher Bedeutung als Einfallstraße von Westen in die Kölner Innenstadt dar. Zwischen Weiden-West und der Anschlussstelle Köln-Lövenich (A1) liegt der DTV-Wert (tägliche Kfz-Verkehrsmenge) unter 25.000 Kfz/24h, im Bereich der Anschlussstelle ist ein Anstieg auf rund 40.000 Kfz/24h zu verzeichnen. Im weiteren Verlauf der Aachener Straße bis zum Gürtel liegt der DTV-Wert bei rund 30.000 Kfz/24h und mit über 40.000 Kfz/24h auf dem Abschnitt zwischen Gürtel und Innerer Kanalstraße. Auch vor der Perspektive, dass durch eine zusätzliche Buslinie über die Aachener Straße mögliche Kfz-Fahrten auf den ÖPNV verlagert werden können, ist eine durchgehende 2-Streifigkeit für den MIV auf weiten Teilen der Aachener Straße aus Sicht der Verwaltung auf absehbare Zeit unabdingbar.

Selbst bei 2-Streifigkeit der Aachener Straße sind abschnittsweise Rückstauerscheinungen nicht auszuschließen. Eine 1-streifige Verkehrsführung würde zu weitaus größeren Überstauungen führen und damit durch mehr Wartezeiteingriffe gegebenenfalls einen negativen Einfluss auf die heute gut funktionierende Bevorrechtigung der Stadtbahn nehmen. Gleichzeitig würden Ausweichverkehre auf benachbarten Straßen und im untergeordneten Netz entstehen. Das Einrichten eines Bussonderfahrstreifens zu Lasten des MIV in den 1- bzw. 2-streifigen Abschnitten hält die Verwaltung aus den genannten Gründen für nicht umsetzbar. Demnach wird nur im Bereich der 3-Streifigkeit zwischen Militärringstraße und dem Eisenbahnring das Einrichten einer Busspur auf dem rechten Fahrstreifen empfohlen.

Wie in Kapitel 2.1.2. beschrieben ist es sinnvoll, die Verstärkerbusse während der Hauptverkehrszeiten verkehren zu lassen. Deswegen ist die Einrichtung von Bussonderstreifen auch nur während dieser Zeitbereiche erforderlich. Zusätzlich ist zu beachten, dass zur Anordnung von Bussonderfahrstreifen die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) die rechtliche Grundlage darstellt. Die Verordnung schreibt vor, dass Sonderfahrstreifen ohne zeitliche Beschränkung in Randlage nur dort angeordnet werden dürfen, wo kein Anliegerverkehr vorhanden ist und das Be- und Entladen, z. B. in besonderen Ladestraßen oder Innenhöfen, erfolgen kann. Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, sind für die Sonderfahrstreifen zeitliche Beschränkungen vorzusehen. Da, wie oben beschrieben, auf der Aachener Straße der Bedarf von Be- und Entladen sowie Parken/Halten besonders groß ist, kommt in diesem Fall nur die Einrichtung eines zeitlich begrenzten Bussonderfahrstreifens in Frage. In den Zwischenzeiten muss die Anordnung des Bussonderfahrstreifens aufgehoben und vor allem das Be- und Entladen von Fahrzeugen auf diesem Fahrstreifen ermöglicht werden. Diese Regelung korrespondiert mit dem von Verwaltung und KVB für die Einführung der Buslinien konzipierten Betriebsangebot (s. u.).

2.1.2. Auslastung der Stadtbahnlinie 1

Die Auswertung von Fahrgastzahlen der Stadtbahnlinie 1 aus Juni 2016 weist auf dem Abschnitt zwischen Weiden-West und Eisenbahnring die höchste Auslastung im Zeitraum zwischen 7:00 und 8:00 Uhr auf. In dieser Zeit überlagern sich die Fahrten von Schüler/innen sowie Studierenden mit denen der Berufstätigen. In den Nachmittagsstunden werden diese Verkehre durch unterschiedlich endende Schul- und Arbeitszeiten zeitlich entzerrt.

Die größte Besetzung der stadteinwärts fahrenden Bahn in der morgendlichen Spitzenstunde auf dem betrachteten Streckenast (Weiden-West – Eisenbahnring) liegt im Abschnitt zwischen den Haltestellen Bahnstraße und Universitätsstraße. Neben Umsteigemöglichkeiten in andere Stadtbahn- und Buslinien an den Haltestellen Aachener Str./Gürtel und Universitätsstraße, sind an den Haltestellen Melaten und Universitätsstraße auch die von dort aus fußläufig erreichbaren Schulstandorte sowie die Universität von Bedeutung. Die drei Schulen südlich der Haltestelle Melaten werden von rund 2.700 Schüler/innen, die zwei Schulen nördlich der Haltestelle Universitätsstraße von rund 4.200 Schüler/innen besucht. Eine weiterhin erhöhte Auslastung der Stadtbahn östlich der Haltestelle Universitätsstraße zeigt jedoch, dass ein Großteil der Ziele der stadteinwärts fahrenden Fahrgäste weiter in Richtung Innenstadt liegt.

Insgesamt kann gesagt werden, dass die morgendliche Auslastung der Stadtbahnlinie 1 zwischen Weiden-West und dem Eisenbahnring eine deutliche Lastrichtung in Fahrtrichtung Innenstadt aufweist, welche – etwas entzerrt – über die Nachmittagsstunden in die Gegenrichtung stadtauswärts zu beobachten ist.

Aus diesen Gründen empfiehlt die Verwaltung auf Basis des Ratsbeschlusses vom 18.12.2018 bis zum Ausbau der Ost-West-Achse, eine zusätzliche, auf die Hauptverkehrszeiten (HVZ) zeitlich begrenzte Buslinie zur Kapazitätserhöhung, im Betrieb mit Lastrichtungsbezug.

2.1.3. Attraktivität einer Buslinie parallel zur Stadtbahnlinie

Die Einrichtung einer Buslinie, die von Weiden-West bis zum Eisenbahnring auf der Aachener Straße komplett parallel zur Stadtbahnlinie geführt werden würde, wird aus Sicht von Verwaltung und KVB gegenüber der Stadtbahnlinie von den Kundinnen und Kunden des ÖPNV als weniger attraktiv bewertet, da die Stadtbahn durch die eigene Trasse sowie die bevorrechtigte Schaltung an den Knotenpunkten immer einen zeitlichen Vorteil gegenüber dem Bus haben wird. Eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung an den Knotenpunkten zur zusätzlichen Bevorrechtigung der in beide Richtungen verkehrenden Busse lässt sich im Hinblick auf den Verkehrsablauf, vor allem der Querverkehre, nicht umsetzen. Diese Eingriffe könnten zudem zu Qualitätsverlusten im Stadtbahnbetrieb führen.

Ein Bus hat gegenüber einer Stadtbahn grundsätzlich Geschwindigkeitsnachteile. Eine Entlastung der Stadtbahnlinie 1 durch eine Buslinie kann daher nur dann erreicht werden, wenn Fahrgäste bei der Nutzung des Busses Komfort- oder Reisezeitvorteile sehen, welche durch eine vollständig parallele Führung keinesfalls generierbar sind. Diese Vorteile können nur dadurch erreicht werden, dass neben der Entlastungswirkung für die Stadtbahnlinie 1 zusätzliche Direktverbindungen entstehen und damit nötige Umstiege entfallen und/oder durch den Bus kürzere Wege vom Quell-/Zielort zur Haltestelle geschaffen werden. In Bezug auf die Anzahl der Haltestellen besteht der Zielkonflikt, dass der Wunsch nach kurzen Wegen zu den Haltestellen das Anlegen vieler Haltestellen und der Wunsch nach kurzer Fahrtzeit das Vorsehen möglichst weniger Haltestellen erfordert. Hierbei ist eine Abwägung erforderlich.

Ziel muss es also sein, möglichst vielen Fahrgästen kurze Wege zu den Haltestellen und von dort aus attraktive „Direktfahrten“ anzubieten. Dazu sollen in den westlichen, abseits der Stadtbahntrasse liegenden Bereichen der Stadtteile Lövenich, Widdersdorf, Weiden und Junkersdorf viele Haltestellen vorgesehen werden, um dort Fahrgäste „einzusammeln“ und diese an „ausgewählte“ wichtige Zielhaltestellen zu bringen. So könnten im westlichen Bereich der Aachener Straße Ein-/Umstiege in die Stadtbahnlinie vermieden und diese somit entlastet werden. Daraus ergibt sich der in Abbildung 1 dargestellte Linienverlauf.

Dies bedeutet ebenso im Bereich östlich des Eisenbahnrings attraktive Ziele abseits der Stadtbahntrasse anzufahren und an einem zentralen Punkt die Endhaltestelle der Expressbuslinie vorzusehen, um hier nochmals neue Direktverbindungen von der bzw. in die Aachener Straße zu schaffen.

2.2. Prüfung von Alternativen zur Umsetzung des Ratsbeschlusses

Da die Anordnung eines Bussonderfahrstreifens im Bereich der 1- und 2-Streifigkeit der Aachener Straße aus Sicht der Verwaltung als nicht umsetzbar gesehen wird und eine 1:1-Umsetzung des Beschlusses damit nicht machbar erscheint, wurden folgende Alternativen zur Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse geprüft.

2.2.1. Kapazitätserhöhung Linie 1 vor der beschlossenen Ertüchtigung der Haltestellen

Eine Taktverdichtung der Stadtbahnlinie 1 bzw. die Verlängerung der Verstärkerfahrten ab Junkersdorf bis Weiden-West ist aufgrund des begrenzten KVB-Fuhrparks derzeit nicht umsetzbar; die Taktverdichtung in der Innenstadt zudem nicht wegen fehlender Fahrplantrassen. Erst mit der Neubeschaffung der Niederflurfahrzeuge, deren Auslieferung voraussichtlich Mitte der 2020er Jahre erfolgt,

wird eine Angebotserweiterung westlich von Junkersdorf durch den Fahrzeugpark abgedeckt werden können.

2.2.2. Ergänzende Buslinie auf bestehender Infrastruktur

Zur Führung des Busses in Mittellage auf der heutigen Stadtbahntrasse, müsste die komplette Strecke, die überwiegend mit Schottergleisbett hergestellt ist, vollständig umgebaut werden. Zudem wäre es vor bzw. hinter jeder Stadtbahnhaltestelle notwendig, einen eigenständigen Busbahnsteig anzulegen, da die Einstiegshöhen der Transportmittel (Stadtbahn/Bus) voneinander abweichen. Darüber hinaus ist im Haltestellenbereich die aktuelle Breite der Trasse zwischen gegenüber liegenden Bahnsteigen nicht breit genug, um Begegnungen von nicht spurgebundenen Bussen zu realisieren. Diese Alternative würde demnach keine kurzfristige Lösung des Problems bieten und wird aus diesem Grund ausgeschlossen.

2.3. Vorschlag der Verwaltung zur Umsetzung des Ratsbeschlusses

Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 1 zwischen Weiden-West und Eisenbahnring schlagen Verwaltung und KVB zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 die Einrichtung von zwei Buslinien interimsweise **montags bis freitags** zwischen ca. **7:00 und 9:00 Uhr** sowie zwischen ca. **15:00 und 19:00 Uhr** jeweils in einem **10-Minuten-Takt** vor. Der Betrieb westlich der Militärringstraße erfolgt mit Lastrichtungsbezug (morgens nur stadteinwärts, nachmittags/abends nur stadtauswärts). Eine Übersicht der Bedienung (Lastrichtungsbezug/in beide Fahrtrichtungen) sowie die Linienwege der Expressbuslinien sind in Anlage 1 dargestellt.

2.3.1. Konzept

Die Erschließungswirkung einer Stadtbahnhaltestelle kann gemäß dem 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln mit bis zu 600 m Entfernung angenommen werden. Viel weitere Entfernungen werden demnach nicht zu Fuß zurückgelegt, um zu einer Stadtbahnhaltestelle zu gelangen. Aus diesem Grund werden die Fahrgastpotenziale für den Bus besonders in den von der Stadtbahn „weiter entfernten“ Wohngebieten, wie Widdersdorf und Lövenich sowie in den südlichen Gebieten von Weiden und Junkersdorf gesehen.

Derzeit sind Fahrgäste aus diesen Bereichen mit dem Ziel Innenstadt auf den Bus mit Umstieg auf die Stadtbahn in Weiden-Zentrum oder Junkersdorf angewiesen. Das Konzept sieht vor, diese Fahrgäste künftig ohne Umstieg und gleichzeitig zur Entlastung der Stadtbahnlinie 1 mit der neuen Buslinie zu befördern. Um in den genannten Stadtteilen möglichst viele Fahrgäste mit der Buslinie „einzusammeln“, ist dort, analog zu den bestehenden Buslinien, eine hohe Haltestellendichte (kurze Wege, große Erschließungswirkung) vorgesehen.

Um auch für Fahrgäste mit Zielen in der Innenstadt eine attraktive Direktverbindung anzubieten, sollen die Buslinien über den Eisenbahnring hinaus bis zum Dom/Hauptbahnhof geführt werden. Mit einem Halt am Bahnhof-West besteht die Umstiegsmöglichkeit vom/zum SPNV. Durch zusätzliche Haltestellen im weiteren Linienverlauf bis zur Endhaltestelle am Bahnhofsvorplatz wird Pendlern aus den westlichen Stadtteilen bzw. Anwohnern der Aachener Straße eine direkte Verbindung zu den Bürogebäuden in der nördlichen Innenstadt sowie mit dem Hauptbahnhof eine Verknüpfung zu SPNV- und ÖPNV-Linien in alle Fahrtrichtungen geboten.

2.3.2. Fahrgastnutzen

Vorstehend wurde ausführlich beschrieben, wie ein möglichst großer Kundennutzen erzielt werden soll. Ein Hauptaspekt ist dabei, dass durch die Herstellung zusätzlicher Direktverbindungen Umstiege entfallen, wodurch Komfort- und Reisezeitvorteile entstehen.

Nachfolgende Tabelle zeigt einige Beispielrelationen, an denen erkennbar ist, dass sich durch die

Direktverbindungen auch entsprechende Reisezeitvorteile ergeben, sofern der Verkehrsfluss den Erwartungen bei Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen entspricht.

Strecke	**Heutige Fahrtzeit (jew. 1 x Umsteigen)**	**Fahrtzeit Expressbus (Direktverbindung)**
Widdersdorf (Blaugasse) -> Universitätsstr.	30 Minuten	26 Minuten
Universitätsstr. -> Widdersdorf (Zur Abtei)	28 Minuten	24 Minuten
Wiener Weg -> Universitätsstr. (Junkersdorf)	21 Minuten	17 Minuten
Universitätsstr. -> Wiener Weg (Junkersdorf)	23 Minuten	15 Minuten
Universitätsstr. -> Dom/Hbf	18 Minuten	13 Minuten
Dom/Hbf -> Universitätsstr.	16 Minuten	13 Minuten

Tabelle 1: Fahrzeiten

Durch den höheren Komfort bzw. den Gewinn an Verlässlichkeit der Verbindung (es kann bei einer Direktverbindung kein Anschluss verpasst werden) sowie dem Reisezeitgewinn ist zum einen mit Verlagerungseffekten von bestehenden Buslinien und von der Stadtbahnlinie 1 auf diese Expressbuslinien zu rechnen. Damit ergeben sich zusätzliche freie Kapazitäten auf der Linie 1, die anderen Kundinnen und Kunden bzw. potenziellen Neukundinnen und Neukunden zur Verfügung stehen. Zum anderen können diese Vorteile zu einer Gewinnung von neuen Kundinnen und Kunden führen, zumal in den durch die Expressbuslinien angebundenen Stadtteilen der ÖPNV-Anteil bei den durchgeführten Fahrten noch steigerungsfähig ist. Im Einzugsbereich der beiden Expressbuslinien-Haltestellen westlich des Alten Militärrings wohnen derzeit rund 40.000 Menschen.

Auch wenn aktuell im westlichen Linienabschnitt der Linie 1 die Kapazitätsgrenze bislang nur bei einzelnen Fahrten in der morgendlichen Spitzenstunde erreicht wird, sind Maßnahmen erforderlich, um die zu erwartenden bzw. durch die Verschiebung beim Modal-Split gewünschten Nachfragesteigerungen der nächsten Jahre im Netz aufnehmen zu können. Diese Steigerungen können zum einen direkt von den Expressbuslinien generiert werden. Zum anderen können diese entstehen, indem durch die beschriebenen Verlagerungseffekte auf die Expressbuslinien auch in den am höchsten belasteten Zeiten auch in den nächsten Jahren freie Kapazitäten für neue Kundinnen und Kunden im Zuge der Linie 1 verbleiben.

Darüber hinaus wird durch die Direktverbindung der Expressbuslinien zwischen Aachener Straße und dem Hauptbahnhof nicht nur die Linie 1 entlastet, sondern auch die Linien 16 und 18 im Neumarkttunnel. Heute laufen diese Verkehrsströme für diese Relation überwiegend über einen Umstieg am Neumarkt. Dieser Umstieg entfällt und obige Tabelle zeigt, dass zwischen Universitätsstraße und dem Hauptbahnhof durch die Direktverbindung durchaus kürzere Reisezeiten erreichbar sind. Dies sollte auch hier zu den oben beschriebenen Effekten führen.

2.3.3. Betrieb

Auf Basis der durchgeführten Analysen schlägt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der KVB ein Konzept aus zwei Buslinien vor, die zeitlich versetzt im 10-Minuten-Takt westlich der Militärringstraße auf unterschiedlichen Strecken in den nördlichen und südlichen Gebieten die Fahrgäste einsammeln. In diesen Abschnitten werden die Linien im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Auf Höhe der Militärringstraße treffen beide Linien auf die Aachener Straße, wo die 3-Streifigkeit beginnt, nutzen den Bussonderfahrstreifen und ergänzen sich in Richtung Innenstadt durch dieselbe Linienführung zu einem 5-Minuten-Takt.

Die Linien befahren die Wege in Anlehnung an die im 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln definierten HVZ, montags bis freitags zwischen ca. 7:00 - 9:00 Uhr sowie zwischen ca. 15:00 - 19:00 Uhr. Westlich der Militärringstraße werden die beiden Linienwege, aufgrund des prognostizierten Bedarfs einer möglichst wirtschaftlichen Ausgestaltung des Zusatzangebotes nur in Lastrichtung befahren (morgens in Fahrtrichtung stadteinwärts, abends in Fahrtrichtung stadtauswärts).

2.3.4. Linienführung

Die Linienwege der zur Kapazitätserhöhung auf der Ost-West-Achse zusätzlich eingesetzten Expressbuslinien 172 und 173 werden im Folgenden näher erläutert und sind in Anlage 1 dargestellt.

Die Beschreibung der Linienwege wird in drei Teilabschnitte aufgeteilt. Der erste Abschnitt, westlich der Militärringstraße, beschreibt die getrennten Linienwege der beiden Expressbuslinien, die dort im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden. Der zweite Abschnitt, Aachener Straße, beschreibt die Führung beider Linien auf einem Bussonderfahrstreifen über die Aachener Straße. Der dritte Abschnitt, Innere Kanalstraße und Magnusstraße, beschreibt die Führung beider Linien bis zum Dom/Hauptbahnhof, wo diese größtenteils wieder im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden.

Abschnitt 1: westlich Militärringstraße

Die Linienführung der nördlichen **Expressbuslinie 172** beginnt an der Haltestelle „Zur Abtei“ in Widdersdorf und führt über den heutigen Linienweg der Linie 149 und 145 bis zum Bahnhof Lövenich. Hier ist ein Umstieg in die S-Bahnlinien S12 oder S19 möglich, die zusammen einen 10-Minuten-Takt und damit eine attraktive ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt bieten.

Ab dem Bahnhof Lövenich führt die Expressbuslinie 172 weiter über den Linienweg der Linie 141 bis sie vom Brauweilerweg auf die Aachener Straße einbiegt, wo diese im Mischverkehr mit dem MIV bis zum Alten Militärring geführt wird. In diesem Abschnitt sind Verzögerungen im Betriebsablauf des Busses durch Stausituationen im Zuge der Aachener Straße nicht auszuschließen.

Da durch den 10-Minuten-Takt der Linie 172 größere Überschneidungen mit dem Angebot der Linie 149, die im 20-Minuten-Takt verkehrt, entstehen, wird deren Angebot zur teilweisen Kompensation reduziert. So wird die Linie 149 zukünftig morgens vor 7:00 Uhr und nach 8:30 Uhr sowie nachmittags nach 17:15 Uhr nicht mehr verkehren. Der Samstagsverkehr sowie der Nachtverkehr in den Wochenendnächten bleiben auf der Linie 149 unverändert bestehen.

Die Linienführung der südlichen **Expressbuslinie 173** führt größtenteils entlang des Linienwegs der Linie 143. Startpunkt bzw. Endpunkt der Linie ist jedoch an einer neuen provisorischen Haltestelle/Warteposition in der Potsdamer Straße. Weitere neue Haltestellen durch einen leicht zur Linie 143 veränderten Linienweg sind in der Lübecker Straße und Breslauer Straße vorgesehen. Von der vorhandenen Haltestelle „Eichenstraße“ wird die neue Linie dann über die Junkersdorfer Straße und Militärringstraße bis zum Beginn des Bussonderfahrstreifens auf der Aachener Straße geführt.

Da es vor der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Junkersdorfer Straße/Militärringstraße in der Hauptverkehrszeit stadteinwärts heute zu Rückstauerscheinungen kommt, ist eine Anpassung des Knotenpunktes zum Vorrang des Busses erforderlich. Die Verwaltung empfiehlt an dieser Stelle das Linkseinbiegen auf die Militärringstraße für den MIV künftig zu verbieten und stattdessen den vorhandenen Linkseinbiegestreifen nur für den Bus freizugeben. Die voraussichtlichen verkehrlichen Auswirkungen werden derzeit noch untersucht. Das Ergebnis wird nachgereicht.

Eine Bevorrechtigung des Busses durch Anforderung an den drei Lichtsignalanlagen auf der Militärringstraße (Knotenpunkt Junkersdorfer Straße sowie Auf-/Abfahrt Aachener Straße) wird ebenfalls geprüft und mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abgestimmt. Die Anpassung muss mit dem Straßenbaulastträger vereinbart werden, wobei auch die Kostentragung geklärt wird.

Abschnitt 2: Östliche Militärringstraße (Expressbuslinien 172 + 173)

In dem Abschnitt der Aachener Straße östlich der Militärringstraße wird die Anordnung eines, auf die HVZ zeitlich begrenzten, Bussonderfahrstreifens in beide Fahrtrichtungen empfohlen. Der Bussonderfahrstreifen wird jeweils auf dem vorhandenen rechten Fahrstreifen vorgesehen.

Zur Stärkung der Akzeptanz einer eigenen Fahrspur für den Bus auf der Aachener Straße zu Lasten den MIV wurden folgende Varianten geprüft:

- Bussonderfahrstreifen, Radverkehr frei:
  Hierzu empfiehlt die VwV-StVO (ebenso die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit des Radverkehrs, die Zulassung des Radverkehrs auf dem Bussonderfahrstreifen nur, wenn dieser nicht auf einem gesonderten Radweg oder Radfahrstreifen geführt werden kann. Da entlang der Aachener Straße gesonderte Radverkehrsanlagen vorhanden sind, wird die Zulassung des Radverkehrs auf dem Bussonderfahrstreifen von der Verwaltung ausgeschlossen.
- Bussonderfahrstreifen, E-Fahrzeuge frei:
  Gemäß der VwV-StVO dürfen elektrisch betriebene Fahrzeuge auf Bussonderfahrstreifen zugelassen werden, wenn dadurch der Linienverkehr nicht wesentlich gestört wird. Zur Förderung der Elektromobilität in Köln beabsichtigt die Verwaltung, die Öffnung des Bussonderfahrstreifens für E-Fahrzeuge zuzulassen.
- Bussonderfahrstreifen, Taxi frei:
  Das Zulassen von Taxen auf dem Bussonderfahrstreifen wird von der VwV-StVO grundsätzlich empfohlen und wird auch von der Verwaltung zur Umsetzung in Betracht gezogen.

Im Bereich des Friedhofs Melaten, zwischen Oskar-Jäger-Straße und Piusstraße, sind in Fahrtrichtung stadtauswärts heute 2 Fahrstreifen vorhanden. Auf diesem Teilabschnitt wird der Bus im Mischverkehr mit dem MIV geführt. In Fahrtrichtung stadteinwärts zwischen Stadtwaldgürtel und Oskar-Jäger-Straße ist ein Bussonderfahrstreifen und ein überbreiter Fahrstreifen für den MIV (Nebeneinanderfahren von Pkw möglich) vorgesehen.

Einzelne Abschnitte weisen im Bereich des rechten Fahrstreifens punktuell vorgezogene Gehwegkanten (Hochborde, Entwässerungseinrichtungen) auf. An Knotenpunkten oder Überwegen befinden sich teilweise Einbauten wie Lichtsignalanlagen, Lampenmaste und/oder Werbetafeln. Da ein kurzfristiger Rückbau/Umbau dieser Fahrbahneinengungen zum Fahrplanwechsel 2019 seitens der Verwaltung nicht realisiert werden kann, wird die Führung der neuen Buslinie im Zuge der Aachener Straße zum kommenden Fahrplanwechsel zunächst durch markierungstechnische Maßnahmen und Beschilderung realisiert. In den Bereichen, in denen die dritte Fahrspur nicht für eine durchgehende Busspur zur Verfügung steht (z. B. aufgrund von Einbauten, einer zusätzlichen Linksabbiegespur etc.) wird der MIV markierungstechnisch auf die Busspur verschwenkt, wobei der Bus gegenüber dem MIV vorfahrtsberechtigt ist und im Bereich des Mischfahrstreifen die Anordnung „Busspur“ aufgehoben werden muss. Hinter der jeweiligen Engstelle soll der Bussonderfahrstreifen wieder nach rechts auf den dritten Fahrstreifen geführt werden. Gleiches gilt für den längeren Teilabschnitt vor dem Friedhof Melaten.

Anhand von Fahrgastzahlen der Linie 1 wurde der Bedarf an Haltestellen für die Expressbuslinien auf der Aachener Straße überprüft. Um eine Beschleunigung auf dem eigenen Fahrstreifen zu erreichen, wird die Anzahl der Halte auf der Aachener Straße auf ein Minimum reduziert. Entgegen der Linie 1 halten die Expressbusse nicht im Bereich der Haltestellen „Alter Militärring“ und „Clarenbachstift“. Aufgrund der Fahrgastzahlen (viele Ein-/Aussteiger) sowie der Verknüpfung zu anderen Bus-/Stadtbahnlinien werden im Bereich der Stadtbahnhaltestellen, „Maarweg“, „Aachener Straße/Gürtel“, „Melaten“ und „Universitätsstraße“ zunächst provisorische Haltestellen am Fahrbahnrand in beide Fahrtrichtungen vorgesehen. Zusätzlich werden beidseitig Bushaltestellen auf Höhe der Stadtbahnhaltestelle „Eupener Straße“ eingerichtet. Diese dient als Start- bzw. Endhaltestelle der jeweiligen Linien im Lastrichtungsbetrieb.

Die Haltestellen werden in Bereichen heutiger befestigter Parkplätze eingerichtet, so dass diese künftig entfallen. Da es sich bei den Haltestellen um Provisorien handelt, ist ein barrierefreier Ausbau vorerst nicht vorgesehen. Alle Busse verfügen über „Klapprampen“, von daher ist ein barrierefreier Ein-

und Ausstieg gewährleistet.

Abschnitt 3: Innere Kanalstraße – Magnusstraße (Expressbuslinien 172 + 173)

Der Beschluss fordert eine Busspur bis zum Eisenbahnring (Höhe Moltkestr.) mit Umstiegsmöglichkeiten zum SPNV. Den nächst gelegenen Verknüpfungspunkt – neben dem bereits erwähnten Bahnhof Lövenich - würde der Bahnhof Köln-West nördlich der Aachener Straße bieten.

Da aus Sicht der Verwaltung die Ziele der Fahrgäste, wie Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten, (vor allem auch derjenigen, die im Bereich der Aachener Straße in den Bus einsteigen), jedoch zentraler in der Innenstadt liegen und aus den o. g. Gründen mit dem Bus eine möglichst umstiegsfreie Verbindung hergestellt werden sollte, wurden die Linienführung über den Eisenbahnring hinaus bis zum Hauptbahnhof/Dom (Westseite) verlängert. Eine solche Direktverbindung existiert heute noch nicht und stellt somit einen Mehrwert dar.

Da eine gerade Führung der Linien über den Neumarkt zum Hauptbahnhof aufgrund der bereits überlasteten ÖPNV-Trassen zwischen Rudolfplatz und Neumarkt auszuschließen ist, werden die Expressbuslinien über die Innere Kanalstraße und Magnusstraße zum Hauptbahnhof geführt. Mit dem Bahnhof-West wird ein weiterer Verknüpfungspunkt zum SPNV und über die Venloer Straße und Magnusstraße sowie die Endhaltestelle in der Komödienstraße werden weitere große Einkaufs- und Arbeitsplatzziele angefahren. Um auf dieser attraktiven Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Aachener Straße einen 5-Minuten-Takt anbieten zu können, werden beide Expressbuslinien über diese Strecke geführt. Durch die Nähe zur Hohe Straße stellt der Bahnhofsvorplatz auch für den nachmittäglichen „Einkaufsverkehr“ ein attraktives Ziel dar.

Derzeit wird anhand des Verkehrsmodells geprüft, wie sich die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens auf dem dritten Fahrstreifen der Inneren Kanalstraße zwischen der Vogelsanger und Aachener Straße in Fahrtrichtung Süden auf den MIV auswirken würde. Nach Inbetriebnahme der Expressbuslinien werden dann die Verlustzeiten bei Fahrt im Mischverkehr auf diesem Streckenabschnitt geprüft. Je nach Ergebnis beider Untersuchungen wird dann über die Einrichtung einer Busspur in diesem Bereich zu entscheiden sein.

Auf der Inneren Kanalstraße in Fahrtrichtung Norden verursacht der vorhandene Verkehrsfluss geringere Verlustzeiten, so dass die Buslinien gemischt im MIV geführt werden können. Der Bf. Köln-West wird als Verknüpfung zum SPNV in beiden Richtungen von den Buslinien angefahren. In Fahrtrichtung stadteinwärts werden die Linien von der Inneren Kanalstraße über die Venloer Straße zum Bf. West geführt. In die Gegenrichtung ist diese Linienführung nicht möglich, da ein Linksabbiegen aus der Venloer Straße auf die Innere Kanalstraße untersagt ist. Aus diesem Grund werden die beiden Linien in Fahrtrichtung stadtauswärts am Bahnhof links in die Ludolf-Camphausen-Straße, dann über die Vogelsanger Straße auf die Innere Kanalstraße geführt.

Im Bereich der Magnusstraße gibt es eine fertige Planung zur Verbesserung des Radverkehrs (Umwandlung eines Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen), die im Zuge der anstehenden Erneuerung der Ampelanlagen umgesetzt werden soll. Diese Planung wird derzeit mit den Planungen zum Expressbus, speziell in Bezug auf die Haltestellenstandorte, abgestimmt. Die Ergebnisse hierzu stehen noch aus. Im Zuge der Erneuerung der Lichtsignalanlagen kann eine Busbevorrechtigung mit geprüft werden.

Die Linien sollen zentral vor dem Hauptbahnhof/Dom enden. Um gleichzeitig die Nähe zur Fußgängerzone (Hohe Straße), die ebenfalls ein attraktives Ziel für Fahrgäste darstellt, zu bieten, wird eine End-/Startposition der Buslinien in der Komödienstraße empfohlen.

2.3.5. Parken, Laden/Liefern

Der rechte Fahrstreifen auf der Aachener Straße wird nur mit einer zeitlichen Begrenzung als Bussonderfahrstreifen ausgewiesen, so dass der Fahrstreifen in den Zeiten tagsüber zwischen 9:00 und 15:00 Uhr sowie abends/nachts zwischen ca. 19:00 Uhr und 7:00 Uhr, wie bisher z. B. zum Be-

/Entladen von Fahrzeugen, genutzt werden kann.

Mit der zeitlichen Beschränkung des Bussonderfahrstreifens auf die HVZ wird den Bedürfnissen der Gewerbetreibenden nach Lade- und Liefermöglichkeiten entsprochen. Eine Detailprüfung steht noch aus, ggf. wird ein Konzept zum Be-/Entladen bis zum Fahrplanwechsel ausgearbeitet.

Mit Umsetzung der Maßnahme ist mit einem Wegfall von insgesamt 135 Stellplätzen zu rechnen. Durch den Wegfall von 110 bewirtschafteten Stellplätzen entfallen Einnahmen in Höhe von ca. 65.500 Euro pro Jahr (Grundlage: Daten aus 2018).

2.3.6. Konfliktpunkte/Weiteres Vorgehen

Mögliche Verlagerungen des MIV aufgrund des Konzepts werden parallel zum Vorlagenlauf untersucht und Ergebnisse nachgereicht.

Auch Optimierungen an LSA-Anlagen zur Busbeschleunigung sind in Prüfung und werden evtl. zum Fahrplanwechsel oder im laufenden Betrieb umgesetzt.

Es stehen noch Abstimmungen mit der Polizei, Straßen NRW und der Unfallkommission aus. Ergebnisse hieraus können entsprechende Modifikationen der Planung hervorrufen.

3. Zurückzustellende Änderungen im Busnetz

- **Linie 178: Hürth – Universität**

  Die bereits in der Beschlusslage im letzten Jahr angekündigte Buslinie 178 kann voraussichtlich auch zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2019 nicht eingerichtet werden. Die erforderliche Zustimmung der Stadt Hürth liegt weiterhin nicht vor.

- **Linie 174 (Entlastungslinie für die Linie 4):**
  Aeltgen-Dünwald-Straße – Leuchterstraße – Mülheim Wiener Platz

  Aufgrund der umfangreichen Planungsarbeiten und dem großen zusätzlichen betrieblichen Aufwand vor allem im Zusammenhang mit der Einrichtung bzw. dem Betrieb der Expressbuslinie auf der Aachener Straße, sowie den übrigen vorgestellten Maßnahmen zum kommenden Fahrplanwechsel war es nötig, eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen vorzunehmen. Die Einrichtung der Linie 174 musste in der Folge zunächst bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021 zurückgestellt werden. Damit besteht auch die Möglichkeit, über einen längeren Zeitraum die Wirkung der in diesem Bereich umgesetzten Angebotsmaßnahen im Zuge der Linien 155 und 434 zu betrachten, um die Ergebnisse in die weiteren Angebotsplanungen einzubeziehen.

- **Linie 136 (Entlastungslinie für die Linie 1):**
  Verlängerung der Linie 136 von Hohenlind über die Dürener Straße bis Weiden

  Auch die zur Entlastung der Linie 1 geplante Verlängerung der Buslinie 136 von Hohenlind bis zum Stadtwaldviertel wird zunächst bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021 zurückgestellt. Zum Umstand, dass vor allem aufgrund der geplanten Expressbuslinien nicht alle bisher vorgesehenen Maßnahmen in diesem Jahr umgesetzt werden können, kommt hinzu, dass die „unechte Zweispurigkeit“ auf der Dürener Straße erst im Laufe des Jahres 2020 realisiert werden kann.

  Darüber hinaus wird durch die Einrichtung der Expressbuslinie eine Entlastung der Stadtbahnlinie 1 erwartet, so dass das primäre Ziel dieser Linienwegverlängerung durch den Expressbus

erreicht werden soll. Da das Stadtwaldviertel durch eine Haltestelle an den Expressbus angebunden wird, profitiert dieses Viertel ab dem kommenden Fahrplanwechsel von den umgesetzten Angebotsmaßnahmen.

4. Finanzierung der entstehenden Kosten

4.1. Betriebskosten

- Linie 171
  Die geschätzten jährlichen Kosten für das Angebot der Linie 171 betragen rd. 1,03 Mio. Euro pro Jahr.

- Linie 142
  Die geschätzte Erhöhung der jährlichen Kosten für das Angebot der Linie 142 beträgt rd. 230.000 Euro pro Jahr.

- Expressbuslinien 172 und 173
  Die geschätzten jährlichen Kosten für das Angebot der beiden Expressbuslinien 172 und 173 betragen rd. 2,43 Mio. Euro pro Jahr. Die oben beschriebenen Kompensationen durch Einsparungen auf der Linie 149 sind dabei bereits gegen gerechnet.

Im Ratsbeschluss vom 14.11.2017 („Stärkung und Ausweitung des KVB-Busnetzes“) war im Rahmen des Planungsauftrages der Verwaltung die Maßgabe auferlegt worden, dass „zur Finanzierung der dargestellten Ziele zur Stärkung und Ausweitung des KVB-Busnetzes […] Ergebnisverbesserungen der KVB AG im Zeitraum 2018 bis 2022 genutzt werden, die die Verlustdeckelung von 90 Mio. Euro gemäß Vorgabe für die Direktvergabe unterschreiten. Darüber hinaus sollen Mittel aus dem in Aussicht gestellten „Mobilitätsfonds“ der Bundesregierung zur Verminderung der Luftschadstoffbelastung in den Städten eingesetzt werden, die bereits beantragt wurden.“

Im Ratsbeschluss vom 04.04.2019 (Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) an die KVB über die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sowie Betrauung der KVB mit der weiteren Sicherstellung des Systems "KVB Rad") wird zur Finanzierung des Ausgleich an die KVB folgendes festgelegt:

„Damit die KVB auch in Zukunft auf Ausgleichsleistungen zurückgreifen kann, muss der ÖDLA die beihilfenrechtlichen Anforderungen der VO 1370/2007 umsetzen. Hierzu muss der ÖDLA im Vorhinein festgelegte objektive und transparente Ausgleichsparameter enthalten. Die Ausgleichsleistungen dürfen weder den Betrag überschreiten, der sich aus diesen Parametern ergibt, noch zu einer sogenannten Überkompensation führen. Zudem muss die Ausgleichsberechnung einen Anreiz zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit bei Aufrechterhaltung der vorgegebenen Qualität geben. Der ÖDLA definiert hierzu den zulässigen Ausgleich, der zunächst für den Zeitraum 2020-2024 gilt. Die Summe aller Ausgleichsleistungen an die KVB darf den zulässigen Ausgleich nicht überschreiten. Grundlage für die Kalkulation des zulässigen Ausgleichs ist die aktuelle Mittelfristplanung der KVB, die für die Jahre 2019-2023 jeweils einen Verlust von 94 Mio. € p. a. vorsieht. Die Plausibilität der Planansätze wurde von einem von der Stadt Köln beauftragten Gutachter bestätigt. Bei Änderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird der zulässige Ausgleich angepasst.“

Durch den Verzicht auf Umsetzung der Interimsbuslinien 136 und 174 sowie eine Modifikation des Konzeptes für die Linie 171 zum Fahrplanwechsel 2019 kann bei Beschluss der vorgeschlagenen Maßnahmen die angepasste Vorgabe eingehalten werden, da die hierfür eingeplante Finanzierung im Wirtschaftsplan der KVB zur Finanzierung der Linien 172 und 173 genutzt wird. Insofern müsste bei einem eventuell später zu fassenden Beschluss für die Linien 174 und 136 der Wirtschaftsplan der KVB entsprechend angepasst werden.

4.2. Infrastrukturkosten

- Linie 171:
  Die Kosten für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zum endgültigen Ausbau der Haltestellen belaufen sich auf ca. 180.000 Euro (ohne Haltestelle Severinstraße) und werden voraussichtlich aus der ÖPNV-Pauschale gem. §11 ÖPNVG NRW refinanziert. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden die neuen Haltestellen zunächst provisorisch eingerichtet.
  Planung und Kosten für den Ausbau der Haltestelle Severinstraße werden dem Verkehrsausschuss in einer gesonderten Vorlage zur Entscheidung vorgelegt.

- Linie 142:
  Die Kosten für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zum endgültigen Ausbau der Haltestelle auf der Bremsstraße betragen ca. 30.000 Euro und werden voraussichtlich aus der ÖPNV-Pauschale gem. §11 ÖPNVG NRW refinanziert. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme wird die neue Haltestelle zunächst provisorisch eingerichtet.

- Expressbuslinien 172 und 173:
  Für die Stadt Köln entstehen zur Herstellung der Infrastruktur für die Expressbuslinien geschätzte Kosten in Höhe von ca. 270.000 Euro. Diese setzen sich aus den Kosten für Markierung/Demarkierung (inkl. Verkehrssicherung), Beschilderung sowie Anpassung der Steuerung von Lichtsignalanlagen zusammen und werden voraussichtlich aus der ÖPNV-Pauschale gem. §11 ÖPNVG NRW refinanziert.

Anlage
Linienkonzept Expressbus-Linien