

**Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Entscheidung durch den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Absatz 5, Satz 2 GO NRW und Genehmigung durch die Bezirksvertretung.

**Betreff**

**Fahrplanwechsel 2020 - Angebotsausweitungen im Stadtbahn- und Busnetz**

| Gremium                         | Datum      |
|---------------------------------|------------|
| Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld) | 15.06.2020 |

**Begründung der Dringlichkeit:**

Für die Umsetzung des Konzeptes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ist aufgrund der noch durchzuführenden Vorbereitungen ein abschließender Ratsbeschluss noch vor der beratungsfreien Zeit im Sommer erforderlich. Eine frühere Fertigstellung der Vorlage war aufgrund der umfangreichen notwendigen Prüfungen in Bezug auf die Realisierbarkeit – auch seitens des von der KVB beauftragten Unternehmens – sowie der beginnenden Corona-Krise nicht möglich.

Aufgrund von Corona bedingten Prüfungen bzgl. der Wirtschaftlichkeit und des städtischen Haushalts war es nicht mehr möglich, den ursprünglich geplanten Sitzungslauf zu erreichen.

Da die jeweiligen Entscheidungen des Rates aber vor der Sommerpause für die Maßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zwingend sind, ist die Dringlichkeit bei den Bezirksvertretungen gegeben, die regulär nicht vor dem 2. Beratungsgang des Fachausschusses, d. h. des Verkehrsausschusses, am 10.06.2020 tagen würden.

Gem. § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung empfehlen wir dem Rat wie folgt zu beschließen:

**Beschluss:**

1. Der Rat spricht sich für die Umsetzung der in der Begründung beschriebenen Erweiterungen des Stadtbahn- und Busangebotes der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2020 aus. Die planmäßige Umsetzung steht unter dem Vorbehalt, dass sich die zur Einrichtung erforderlichen Beschaffungsvorgänge trotz der aktuellen Coronakrise zeitgerecht durchführen lassen.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung, die KVB mit den Angebotserweiterungen im Stadtbahn- und Busnetz nach Maßgabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu betrauen.  
Der zusätzliche entstehende Verlust der KVB i. H. v. 0,47 Mio. Euro für 2020 und 2,415 Mio. Euro ab 2021 ff. wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen kann.. Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastung wird auf das Jahr 2021 prognostiziert.
3. Aufgrund des deutlichen und kontinuierlichen Anstiegs des Verlustausgleichs aufgrund von Leistungsausweitungen beauftragt der Rat die Verwaltung, gemeinsam mit der KVB einen neu-

en Steuerungsmechanismus hinsichtlich der wirtschaftlichen Auswirkungen im Gesamtkonzern Stadt mit dem Ziel einer stärkeren Verzahnung des „Bestellprozesses“ mit der Haushaltsplanaufstellung 2022 zu entwickeln und vorzulegen.

| Datum             | Abstimmungsergebnis | Unterschrift       | Unterschrift      |
|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| <u>09.06.2020</u> | <u>zugestimmt</u>   | <u>gez. Wirges</u> | <u>gez. Klemm</u> |

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein** **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen 150.000 €Zuwendungen/Zuschüsse  Nein  Ja 150.000 € **Ja, ergebniswirksam** siehe Begründung**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam):** **ab Haushaltsjahr:** 2022 ff.

a) Personalaufwendungen \_\_\_\_\_ €

b) Sachaufwendungen etc. \_\_\_\_\_ €

c) bilanzielle Abschreibungen 3.000 €**Jährliche Folgerträge (ergebniswirksam):** **ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge \_\_\_\_\_ €

b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten 3.000 €**Einsparungen:** **ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen \_\_\_\_\_ €

b) Sachaufwendungen etc. \_\_\_\_\_ €

Beginn, Dauer \_\_\_\_\_

**Auswirkungen auf den Klimaschutz** **Nein** **Ja, positiv** (Erläuterung siehe Begründung) **Ja, negativ** (Erläuterung siehe Begründung)**Begründung**

Die hier vorgeschlagenen Angebotsausweitungen im Stadtbahn- und Busnetz stellen ein umfangreiches Maßnahmenpaket dar in Ergänzung zu einem weiteren Maßnahmenpaket der Taktverdichtungen an Samstagen im Stadtbahn- und Busnetz, das ebenfalls zum Fahrplanwechsel 2020 vorgeschlagen wird (vgl. Vorlage Nr. 1089/2020).

**Maßnahmen****1. Erweiterung des 15-Minuten-Taktes bei Stadtbahnlinien täglich zwischen 23:00 und 24:00 Uhr**

Die Bezirksvertretung Rodenkirchen hatte in der Sitzung am 04.06.2018, TOP 8.2.1 (AN/0668/2018) folgenden Beschluss gefasst:

„Der Rat wird gebeten, die KVB aufgrund der zunehmenden Nachfrage zu beauftragen, auf der Linie 12 in Richtung Zollstock zwischen 23:00 und 24:00 Uhr zum Fahrplanwechsel Ende 2018 zwei Taktverdichter ab Ebertplatz einzusetzen, sodass zukünftig an allen Wochentagen abends bis 24:00 Uhr vier Fahrten angeboten werden.“

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der KVB den Beschluss der Bezirksvertretung geprüft und mit Vorlagen-Nr. 2497/2018 mitgeteilt, dass sie es für geboten halte, weiterhin einen stadt-

weit einheitlichen Ansatz zu verfolgen und keine Einzelbetrachtung von einzelnen Linienästen vorzunehmen. Es wurde mitgeteilt, dass Verwaltung und KVB daher für alle Stadtbahnlinien, die im o. g. Zeitbereich über einen 30-Minuten-Takt verfügen, aktuelle Fahrgasterhebungen durchführen werden, um auf dieser Basis erneut mit stadtweit einheitlichen Kriterien möglichen strecken- bzw. linienspezifischen Handlungsbedarf identifizieren zu können.

Über diese Vorgehensweise wurde erneut in der Vorlage 1418/2019 (Stärkung und Ausweitung des KVB-Stadtbahnnetzes) informiert und die Anpassung entsprechend der Ergebnisse zum Fahrplanwechsel 2020 in Aussicht gestellt.

Im vergangenen Jahr wurden Besetzungszählungen auf den relevanten Querschnitten aller Stadtbahnlinien durchgeführt und ausgewertet. Hierbei wurden sowohl Daten für die Nächte an Werktagen als auch für die Nächte von Freitag auf Samstag bzw. Samstag auf Sonntag, die für den Wochenendverkehr relevant sind, erhoben. Ab 22:00 Uhr wurde jede durchgeführte Fahrt für die beiden Tagestypen „Woche“ und „Wochenende“ zweimal erhoben und der daraus erzeugte Mittelwert je Stundengruppe aggregiert. Im Ergebnis liegt nun eine umfangreiche Datengrundlage zur Beurteilung des Fahrgastaufkommens auf allen Stadtbahnlinien an allen Wochentagen ab 22:00 Uhr bis ca. 1:00 Uhr (Betriebsende in der Woche) vor.

Das Fahrgastaufkommen variiert zwischen den einzelnen erhobenen Querschnitten in denselben Stundengruppen teilweise erheblich. Gemeinsam ist den Daten, dass die Fahrgastzahlen, die am Wochenende erhoben wurden (Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag) generell deutlich über denen der Werktage liegen. Unabhängig vom Wochentag nehmen die Verkehrsmengen mit fortschreitender Nachtzeit ab, wobei die Abnahme am Wochenende weniger ins Gewicht fällt.

Die bisher bereits länger im 15-Minuten-Takt bedienten Strecken der Linien 16 und 18 (südlich des Barbarossaplatzes) sowie der Linie 7 (Siegburger Straße in Richtung Zündorf) weisen gegenüber den übrigen erhobenen Querschnitten weiterhin höhere Besetzungszahlen auf. Das ermittelte Fahrgastniveau rechtfertigt aber eindeutig eine generelle Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf allen Linien bis 0:00 Uhr an allen Wochentagen. Im Anschluss erfolgt der Übergang zu einem 30-Minuten-Takt, der am Wochenende ab ca. 1:00 Uhr als Nacht-Takt bis zum darauffolgenden Morgen verlängert wird.

Im Unterschied zu den übrigen Linien wird auf der Linie 18 zwischen Buchheim und Klettenberg wegen der dort höheren Nachfrage der 15-Minuten-Takt an jedem Tag der Woche bis 1:00 Uhr nachts angeboten. Für die Linie 16 gilt dies ausschließlich für das Wochenende zwischen Niehl Sebastianstraße und Sürth Bf.

#### Betriebskosten

Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich ab dem kommenden Jahr auf 1,72 Mio. Euro pro Jahr. Bereits in diesem Jahr fallen einmalige initiale Kosten (siehe Abschnitt Finanzierung) zur Beschaffung und Ausbildung der notwendigen zusätzlichen Fahrpersonale an. Die Kosten der KVB werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt ab 2022 führen kann. Die erwarteten Einnahmen betragen ab 2021 ca. 220.000 Euro.

#### Infrastrukturkosten (Investitionen Stadt Köln)

Zusätzliche Infrastrukturkosten fallen bei dieser Maßnahme nicht an.

## **2. Linie 147: Verlängerung der Betriebszeiten zwischen Neusser Str./Gürtel und Am Bilderstöckchen bis 22:00 Uhr**

Auf Basis einer stadtweiten Überprüfung des Abendverkehrs, die die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der KVB vorgenommen hat, wird in Ergänzung zu den bereits zum Fahrplanwechsel 2019 umgesetzten Maßnahmen eine Angebotsausweitung der Linie 147 empfohlen.

Die Buslinie 147 bedient heute bis ca. 20:00 Uhr den gesamten Linienweg und ab ca. 20:00 bis ca. 22:00 Uhr lediglich die Strecke zwischen den Haltestellen Niehl und Neusser Str./Gürtel im 30-Minuten-Takt. Es ist geplant, die Betriebszeiten auf den Linienabschnitt zwischen Neusser

Str./Gürtel und Am Bilderstöckchen täglich bis ca. 22:00 Uhr auszuweiten.  
Das Bus-Rendezvous-System an der Haltestelle Neusser Str./Gürtel startet dann erst ab ca. 22 Uhr.

#### Betriebskosten

Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich ab dem kommenden Jahr auf ca. 75.000 Euro pro Jahr. Bereits in diesem Jahr fallen einmalige initiale Kosten (siehe Abschnitt Finanzierung) zur Beschaffung und Ausbildung der notwendigen zusätzlichen Fahrpersonale an. Die Kosten der KVB werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt ab 2022 führen kann. Die erwarteten Einnahmen betragen ab 2021 ca. 10.000 Euro pro Jahr.

#### Infrastrukturkosten (Investitionen Stadt Köln)

Zusätzliche Infrastrukturkosten fallen bei dieser Maßnahme nicht an.

### **3. Linie 130 – Verlängerung Sürth**

An der Haltestelle Sürth Bf. plant ein Investor auf privater Fläche den Bau eines neuen Stadtteilzentrums. Bereits während der Baumaßnahme steht die dortige Bushaltestelle nicht mehr im vollen Umfang zur Verfügung, da die zeitweise Nutzung des öffentlichen Straßenlandes für die Baumaßnahme erforderlich und nach Fertigstellung des Hochbaus eine Aufwertung der Platzfläche geplant ist. Damit verringern sich die für den Busverkehr zur Verfügung stehenden Flächen hier dauerhaft. Aus diesem Anlass suchten Verwaltung und KVB vor Ort eine Möglichkeit, die heutige Bushaltestelle Sürth Bf. bei gleichbleibendem Fahrtenangebot zu entlasten.

Sobald die Hochbaumaßnahme am Bahnhof Sürth beginnt, soll die Linie 130, die heute an der Haltestelle Sürth Bf. endet, über die Gleise der Linie 16 in die Straße Unter Buschweg geführt werden und in der Josef-Kalscheuer-Straße eine neue Endhaltestelle bekommen. Hierfür sind zum einen im Bereich der heutigen Haltestelle Sürth Bf. zwei zusätzliche Haltepunkte für beide Fahrrichtungen der modifizierten Linie 130 notwendig, zum anderen sollen auch in dem künftig durchfahrenen Wohngebiet weitere Haltestellen die Erschließung verbessern.

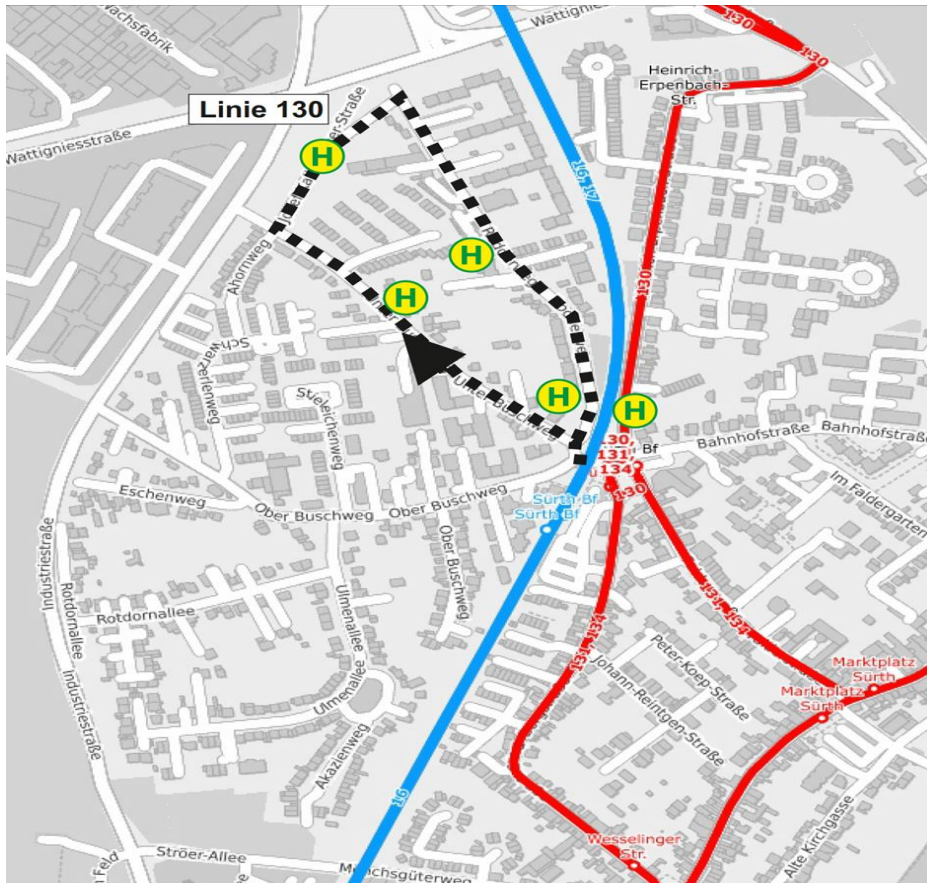


Abbildung 1: Verlängerung der Linie 130 ab Sürth Bf.

Das Fahrtenangebot der Linie 130 bleibt in diesem Zusammenhang unverändert. Die vergrößerte Linienlänge erfordert ein weiteres Fahrzeug für den zusätzlich notwendigen Umlauf. Die Wendezeit der Linie 130 wird künftig an der neuen Endhaltestelle in der Josef-Kalscheuer-Straße abgehalten.

In der Busfahrspur an der heutigen Endhaltestelle Sürth Bf. sind durch die Herausnahme der Linie 130 künftig keine betrieblichen Überholvorgänge mehr notwendig, so dass die Haltestelle auch während der Hochbaumaßnahme von den verbleibenden Linien 131 und 134 bei reduzierter Fahrspurbreite weiter angefahren werden kann. Diese Lösung schafft darüber hinaus Freiheitsgrade bei der Gestaltung der Endhaltestelle/Platzfläche nach Fertigstellung des Hochbaus.

#### Betriebskosten

Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich ab dem kommenden Jahr auf ca. 320.000 Euro pro Jahr. Bereits in diesem Jahr fallen einmalige initiale Kosten (siehe Abschnitt Finanzierung) zur Beschaffung und Ausbildung der notwendigen zusätzlichen Fahrpersonale an. Die Kosten der KVB werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt ab 2022 führen kann.

Die erwarteten Einnahmen betragen ab 2021 ca. 20.000 Euro pro Jahr.

#### Infrastrukturkosten (Investitionen Stadt Köln)

Die investiven Auszahlungen für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zum endgültigen Ausbau der Haltestellen belaufen sich auf ca. 150.000 Euro und werden im städtischen Haushalt finanziert. Eine Refinanzierung aus der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW ist geplant. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme werden die neuen Haltestellen zunächst provisorisch eingerichtet.

#### **4. Taktverdichtung auf der Linie 152 zwischen 19:00 und 23:00 Uhr**

Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden hat in der Sitzung am 02.07.2019, TOP 3.3 (Az.: 02-1600-93/18, Vorlagen-Nr.: 0399/2019) folgenden Beschluss gefasst:  
 „... 3. Taktverdichtung der Linie 152 montags bis freitags zwischen 19 und 23 Uhr schnellstmöglichst weiterzuverfolgen. ...“.

Verwaltung und KVB haben die Linien 151 und 152 auf Basis dieses Beschlusses untersucht und schlagen vor, beide Linien künftig montags bis freitags auch zwischen 19:00 und 20:00 Uhr in einem überlagerten 10-Minuten-Takt und die Linie 152 anschließend bis 23:00 Uhr in einem 15-Minuten-Takt zu bedienen. In diesem Zeitbereich kommt es im bisherigen Fahrplankonzept aufgrund der eingeschränkten Betriebszeit auf der Linie 151 zu einer nicht mehr zeitgemäßen starken Reduzierung des Fahrtenangebotes. Auf weiten Abschnitten des gemeinsam bedienten Linienwegs folgt auf einen 10-Minuten-Takt durch die Überlagerung der Fahrten der Linien 151 und 152 unmittelbar ein 30-Minuten-Takt aus der dann ausschließlichen Bedienung durch die Linie 152. Hier wird durch die geplante Taktverdichtung auf der Linie 152 eine deutliche Verbesserung erzielt.

#### Betriebskosten

Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich ab dem kommenden Jahr auf ca. 560.000 Euro pro Jahr. Bereits in diesem Jahr fallen einmalige initiale Kosten (siehe Abschnitt Finanzierung) zur Beschaffung und Ausbildung der notwendigen zusätzlichen Fahrpersonale an. Die Kosten der KVB werden aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt ab 2022 führen kann. Die erwarteten Einnahmen betragen ab 2021 ca. 10.000 Euro pro Jahr.

#### Infrastrukturkosten (Investitionen Stadt Köln)

Zusätzliche Infrastrukturkosten fallen bei dieser Maßnahme nicht an.

### **Buserschließung Gewerbegebiet Marsdorf - zunächst zurückgestellt**

Das Gewerbegebiet Marsdorf im Westen Kölns wird derzeit ausschließlich durch die Stadtbahnlinie 7 erschlossen. Die beiden Haltestellen Marsdorf und Haus Vorst südlich der Dürener Straße liegen vergleichsweise zentral im Gebiet. Während der Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie 7 in einem 10-Minuten-Takt. Das Gewerbegebiet ist sieben Tage die Woche jeweils ganztags erreichbar. Aufgrund der Größe und Ausdehnung des Gebietes wird die Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr trotzdem nicht als optimal empfunden. Diesen Schluss lässt eine Mitarbeiterbefragung aus dem vergangenen Jahr zu, die im Auftrag der IHK zu Köln unter Mithilfe der KVB durchgeführt wurde.

Prinzipiell ist die Bereitschaft der Mitarbeitenden vor Ort hoch, den ÖPNV zu nutzen. Auch ein großer Teil der bisher nicht den ÖPNV Nutzenden würde nach eigenen Angaben auf Bus und Bahn umsteigen, wenn sich die Bedingungen verbessern würden. Vor allem eine verbesserte Anbindung der einzelnen Arbeitsstätten durch Busse und/oder Fahrräder innerhalb des Gewerbegebietes sowie durch Steigerung der Attraktivität des Weges zwischen Arbeits- und Haltestelle, scheint viele Pendlerinnen und Pendler zum Umsteigen auf Busse und Bahnen bewegen zu können.

Auf Basis der Ergebnisse dieser Mitarbeiterbefragung prüfen Verwaltung und KVB die Möglichkeit einer Einführung einer Ringbuslinie im Gewerbegebiet. Dabei wird für die Dauer eines möglichen Pilotversuches eine Kostenteilung mit den ansässigen Firmen angestrebt.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnten die geplanten Abstimmungen zwischen IHK, den ansässigen Betrieben und der KVB nicht weitergeführt werden. Aktuell ist auch noch nicht abzusehen, wann die Verhandlungen zu der möglichen Kostenteilung sowie die Abstimmungen der Haltestellen vor Ort fortgeführt werden können, so dass eine Einführung zum nächsten Fahrplanwechsel im Jahr 2020 nicht realisiert werden kann. Da aber keine gravierenden Einflüsse auf be-

reits verfügbare ÖPNV-Angebote zu erwarten sind, ließe sich ein Pilotversuch auch unabhängig vom Fahrplanwechsel zum Ende dieses Jahres zu einem späteren Zeitpunkt umsetzen. Nach Klärung der genannten Inhalte wird die Verwaltung mit der KVB eine separate Vorlage zur Entscheidung einbringen, in der der Pilotversuch u. a. mit Taktung und Linienweg sowie den Kosten beschrieben wird.

### **Folgende, bereits angekündigte Maßnahmen werden zurückgestellt:**

- Linie 136: Verlängerung der Linie 136 von Hohenlind über die Dürener Straße bis Weiden

Die geplante Verlängerung der Buslinie 136 von Hohenlind bis zum Stadtwaldviertel wird um ein weiteres Jahr verschoben. Ein Grund dafür ist, dass mit der Einführung der neuen Buslinien 172 und 173 zum letzten Fahrplanwechsel im Kölner Westen bereits eine große Ausweitung des dortigen ÖPNV-Angebotes mit entlastender Wirkung auf die Stadtbahnlinie 1 umgesetzt wurde. Da auch zum kommenden Fahrplanwechsel bereits wichtige andere Maßnahmen geplant sind und die Kapazitäten der KVB damit bereits ausgeschöpft wurden, ist zunächst vorgesehen das Angebot bzw. die Nutzung der Linie 173 zu beobachten und den Bedarf einer Verlängerung der Linie 136 zum nächsten Fahrplanwechsel erneut zu prüfen.

- Linie 178: Hürth – Universität

Die bereits in der Vorlage-Nr. 1037/2018 (Ratsbeschluss am 05.07.2018) angekündigte Buslinie 178 kann voraussichtlich auch zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2020 nicht eingerichtet werden. Die erforderliche Zustimmung der Stadt Hürth zur Beteiligung an den Betriebskosten liegt weiterhin nicht vor.

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

Wie bereits angekündigt, wurde die Wirkung der in diesem Bereich umgesetzten Angebotsmaßnahmen im Zuge der Linien 155 und 434 geprüft, um den Bedarf der Linie 174 zu konkretisieren. Als Ergebnis dieser Prüfung wurde festgestellt, dass das vorhandene Angebot bereits Entlastungswirkung auf der Linie 4 zeigt und auch aufgrund anderer wichtiger Maßnahmen zum Fahrplanwechsel derzeit kein dringender Handlungsbedarf zur Einführung einer weiteren Entlastungslinie gesehen wird. Die Verwaltung wird den Bereich weiterhin beobachten.

### **Finanzierung**

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen entsprechen nach Maßgabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) einer Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und führen gem. Ziffer 9.1 in Verbindung mit 13.1. ÖDLA zu einer Erhöhung des Soll-Ausgleichs.

Zusammenstellung der Kosten und möglichen Erlöse der KVB zu den oben aufgeführten Einzelmaßnahmen:

- Erweiterung des 15-Minuten-Taktes bei Stadtbahnlinien täglich zwischen 23:00 und 24:00 Uhr:
  - Betriebskosten ab 2021: ca. 1,72 Mio. Euro pro Jahr
  - Erlöse ab 2021: ca. 220.000 Euro pro Jahr
- Linie 147: Verlängerung der Betriebszeiten zwischen Neusser Str./Gürtel und Am Bilderstöckchen bis 22:00 Uhr
  - Betriebskosten ab 2021: ca. 75.000 Euro pro Jahr
  - Erlöse ab 2021: ca. 10.000 Euro pro Jahr



- Linie 130: Verlängerung Sürth
  - Betriebskosten ab 2021: ca. 320.000 Euro pro Jahr
  - Erlöse ab 2021: ca. 20.000 Euro pro Jahr
  - Städtische Infrastrukturkosten in 2020: ca. 150.000 Euro  
(investive Auszahlungen)
  
- Taktverdichtung auf der Linie 152 zwischen 19:00 und 23:00 Uhr
  - Betriebskosten ab 2021: ca. 560.000 Euro pro Jahr
  - Erlöse ab 2021: ca. 10.000 Euro pro Jahr

Bereits in diesem Jahr fallen **einmalige initiale Kosten für die KVB** zur Beschaffung und Ausbildung der notwendigen zusätzlichen Fahrpersonale für die Taktverdichtung im Stadtbahnnetz zwischen 23:00 und 24:00 Uhr in Höhe von ca. 170.000 Euro an.

Zur Personalbeschaffung und Ausbildung für die Maßnahmen im Busbereich werden in diesem Jahr einmalig initiale Kosten von ca. 300.000 Euro benötigt.

Die **Betriebskosten der KVB** für die o. g. Maßnahmen belaufen sich ab dem Jahr 2021 auf insgesamt ca. 2.675.000 Euro pro Jahr.

Der zusätzliche entstehende Verlust der KVB i. H. v. 0,47 Mio. Euro für 2020 und 2,415 Mio. Euro ab 2021 ff. wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen, was potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen kann. Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastung wird auf das Jahr 2021 prognostiziert.

Die über den städtischen Haushalt finanzierten **investiven Auszahlungen für die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen** in Höhe von ca. 0,15 Mio. Euro, werden aus dem Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze finanziert. Die Mittel werden im Rahmen des Hpl.-Aufstellungsverfahrens 2022 ff. in entsprechender Höhe berücksichtigt. Eine Refinanzierung aus der ÖPNV Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW ist geplant.

Des Weiteren werden im Rahmen des Hpl.-Aufstellungsverfahrens 2022 ff. im Teilergebnisplan 1201 entsprechende Ansätze für bilanzielle Abschreibungen in Höhe von 3.000 € jährlich sowie für Erträge aus der Auflösung von Sonderposten in gleicher Höhe eingepplant.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die hier dargestellte Maßnahme stärkt den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr und bietet den Bürgerinnen und Bürgern eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei.

Insgesamt kann die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.