

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Taktverdichtung der Buslinie 505 (RSVG) - Fahrplanwechsel 2022****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	23.08.2022
Bezirksvertretung 7 (Porz)	01.09.2022
Verkehrsausschuss	27.09.2022

Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss spricht sich für die in der Begründung beschriebene Ausweitung des Angebots auf der Buslinie 505 der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) im Stadtbezirk Porz aus. Die Ausweitung soll zunächst auf zwei Jahre befristet werden und zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Kraft treten.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, zusammen mit dem Rhein-Sieg-Kreis (RSK) die Fahrgastentwicklung in 1,5 Jahren ab dem Umsetzungszeitpunkt zu bewerten und das Angebot gegebenenfalls zu modifizieren oder wieder einzustellen. Die Verwaltung wird den politischen Gremien in diesem Fall einen Vorschlag zur Beschlussfassung vorlegen.
3. Die Finanzierung erfolgt gemäß § 16 der Zweckverbandssatzung des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Die Mehrkosten betragen 80.000 Euro pro Jahr.
4. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, zusammen mit dem RSK, für eine dauerhafte Finanzierung des 20-Minuten-Takts Verhandlungen über eine Beteiligung an den Betriebskosten mit den ansässigen Unternehmen aufzunehmen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage sofern die Bezirksvertretung Porz der Vorlage uneingeschränkt zustimmt.

Alternative:

Der Verkehrsausschuss spricht sich gegen eine Ausweitung des Angebots auf der Linie 505 aus.

(30'-Takt zwischen ca. 14 und 16 Uhr). Mangels Fahrzeugverfügbarkeit waren aber weitergehende Verbesserungen seinerzeit noch nicht möglich. Das Angebot wird den Bedürfnissen des Berufsverkehrs auch mit Blick auf die große Zahl der Arbeitsplätze daher bislang nicht gerecht. So verkehrt die Linie 505 in der HVZ morgens nur stündlich und der Takt nachmittags ist nicht zum 20-Minuten-Takt der S-Bahn kompatibel. Für wahlfreie Fahrgäste stellt der Bus keine relevante Mobilitätsalternative dar.

Geplante Maßnahmen

Taktverdichtung

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erfolgt im RSK eine Neustrukturierung des Troisdorfer Busnetzes, im Zuge dessen das Leistungsangebot erheblich ausgebaut wird. Die Linie 505 soll dabei auf Troisdorfer Seite modifiziert werden, indem der Arbeitsplatzschwerpunkt „Camp Spich“ zusätzlich mit eingebunden und gleichzeitig der Takt in den Hauptverkehrszeiten verdichtet wird. Dadurch stehen zusätzliche Fahrzeug- und Personalkapazitäten der RSVG zur Verfügung, mit denen auch das Angebot auf Kölner Seite verbessert werden kann.

Auf Grundlage dieser Beschlussfassung ist für die Linie 505 in den HVZ (ca. 5:30-8:30 Uhr und 13:00-18:00 Uhr) passend zur S-Bahn ein 20-Minuten-Takt vorgesehen. Außerhalb der HVZ soll zur Gewährleistung einer Grundanbindung bis ca. 22:00 Uhr stündlich gefahren werden, wobei die abendlichen Schichtwechselzeiten in den Gewerbegebieten berücksichtigt werden. Am Wochenende ist weiterhin kein Betrieb vorgesehen.

Der RSK und die Stadt Köln beabsichtigen, das verbesserte Angebot anhand von Fahrgastzahlen nach 1,5 Jahren zu evaluieren, um die Wirksamkeit der Maßnahme beurteilen und das Angebot bei Bedarf zum Fahrplanwechsel 2024 anzupassen oder gegebenenfalls wieder einstellen zu können.

Haltestellen

Flankierend zu den betrieblichen Maßnahmen sollen im Gewerbegebiet Lind die Standorte der Haltestellen optimiert werden, um den Fahrgästen kürzere Fußwege zu ermöglichen. Es ist die Verlegung der vorhandenen Haltestelle „Niederkasseler Straße“ (2 Haltekanten) in Richtung Frankfurter Straße sowie die Einrichtung einer neuen Haltestelle (2 Haltekanten) auf der Niederkasseler Straße auf Höhe Am Grott vorgesehen. Der Linienweg der Linie 505 bleibt dabei unverändert.

Die Haltestellen werden zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme nur provisorisch und noch nicht barrierefrei eingerichtet. Es werden lediglich durch die RSVG Haltestellenmaste aufgestellt bzw. vorhandene Maste versetzt. Ggf. sind seitens der Stadt Köln geringfügige Anpassungsarbeiten (z.B. Poller/Schilder setzen, Markierung) vorzunehmen.

Die Planung und der endgültige barrierefreie Ausbau erfolgen zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend der vorhandenen Personalkapazitäten. Entsprechende Baubeschlüsse werden den politischen Gremien in separaten Vorlagen zur Entscheidung vorgelegt.

Finanzierung

Betriebskosten

Auf Grundlage der vorliegenden Planung würde sich auf Kölner Stadtgebiet eine Mehrleistung von rd. 41.000 km pro Jahr ergeben. Gemäß § 16 der Zweckverbandssatzung VRS ist die Stadt Köln grundsätzlich verpflichtet, die auf ihrem Stadtgebiet anfallenden Betriebskosten für vereinbarte interlokale Verkehre zu finanzieren; es sei denn, es wird eine abweichende Regelung vereinbart.

Die interlokalen Verkehre werden gemäß VRS-Zweckverbandssatzung mit Durchschnittskosten verrechnet (derzeit rd. 2 Euro pro km), so dass für die Stadt Köln ab 2023 Mehrkosten von rd. 80.000 Euro pro Jahr entstehen. Dieser Wert berücksichtigt bereits durchschnittliche Einnahmeanteile des RSVG-Gesamtverkehrs und ist insofern unabhängig von der tatsächlichen Nutzung der Linie im Gewerbegebiet Lind. Da die Taktverdichtung für die Buslinie 505 bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erfolgen soll, fallen für das Jahr 2022 zusätzliche Aufwendungen von 3.400 Euro für die Stadt Köln an.

Die erforderlichen Aufwandsermächtigungen für 2022 i. H. v. rd. 3.400 Euro stehen im Haushaltsplan 2022 im Teilergebnisplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV (Teilplanzeile 15 - Transferauf-

wendungen) zur Verfügung. Die ab 2023 erforderlichen Aufwendungen in Höhe von jährlich 80.000 Euro wird das Dezernat für Mobilität im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungsprozesse 2023/2024ff. (inkl. Mittelfristplanung) innerhalb des dann jeweils zugewiesenen Budgets, ggf. durch Umschichtungen, vorsehen. Die Bereitstellung erfolgt ebenfalls im Teilergebnisplan 1202 Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV (Teilplanzeile 15 - Transferaufwendungen).

Für eine dauerhafte Finanzierung des 20-Minuten-Takts sieht die Verwaltung zusammen mit dem RSK vor, in Gespräche mit den großen ansässigen Unternehmen zur Mitfinanzierung dieses ausweiteten Betriebsangebotes zu gehen.

Infrastrukturkosten

Die im Rahmen der Einrichtung der provisorischen Haltestellen anfallenden Kosten für das Aufstellen der Haltestellenmaste sind durch die RSVG in den jährlichen Betriebskosten berücksichtigt.

Die darüber hinaus eventuell noch anfallenden Kosten für Anpassungsarbeiten im öffentlichen Straßenland (z. B. Poller, Markierung) werden derzeit auf rd. 2.500 Euro geschätzt und sind konsumtiv bereitzustellen. Hierfür stehen für die in 2022 durchzuführenden Arbeiten (Provisorien und Anpassungen) im Hpl. 2022 im Teilergebnisplan 1201 - Straßen, Wege und Plätze in der Teilplanzeile 13 (Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen) Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung. Für den Fall, dass die Arbeiten ganz oder teilweise erst im Jahr 2023 erfolgen können, wird das Dezernat für Mobilität im Rahmen der Haushaltsplanaufstellungsprozesse 2023/2024 innerhalb des dann zugewiesenen Budgets entsprechende Mittel im Hj. 2023, ggf. durch Umschichtungen, vorsehen.

Die im Rahmen des endgültigen barrierefreien Ausbaus der Haltestellen anfallenden investiven Auszahlungen werden derzeit auf ca. 120.000 Euro geschätzt und werden voraussichtlich aus der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 ÖPNVG NRW refinanziert. Hierzu erfolgen separate Baubeschlüsse in zukünftigen Jahren. Die notwendigen Veranschlagungen erfolgen dementsprechend zu gegebener Zeit im Rahmen zukünftiger Hpl.-Aufstellungsprozesse.

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellten Maßnahmen stärken den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr und bieten 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 können die hier dargestellten Maßnahmen als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet werden.

Anlagen

Anlage 1 Öffentlichkeitsbeteiligung