

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln  
hier: Busnetz im Teilraum Rechtsrheinisch Nord**

**Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	03.04.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	14.04.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	17.04.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	17.04.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	06.05.2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Der Verkehrsausschuss beschließt die Umsetzung des in Anlage 1, Nr. IV dargestellten Busnetzes für den Teilraum Rechtsrheinisch Nord (Stadtbezirke Kalk und Mülheim sowie Stadtteil Deutz) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008.

**Haushaltmäßige Auswirkungen**

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

**Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen****I. Problemstellung**

Der Nahverkehrsplan Köln 2003-2007 teilt das Kölner Busnetz in fünf Teilräume ein. In den zehn Jahren seit Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans 1997 wurden für vier der fünf Teilräume neue Busnetzkonzepte geplant, politisch beschlossen und umgesetzt (Linksrheinisch Mitte [Teilbereiche] Juni 2002; Linksrheinisch Süd Dezember 2003; Rechtsrheinisch Süd Juni 2004; Linksrheinisch Nord Dezember 2006). Das letzte noch nicht überprüfte Busnetz ist das im Teilraum Rechtsrheinisch Nord.

Zur Vorbereitung auf die Planungen im Busnetz Rechtsrheinisch Nord hat die Verwaltung wiederum eine Haushaltsbefragung im bundesweit bewährten KONTIV-Design durchgeführt, die von einem externen Gutachter ausgewertet wurde. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden den zuständigen Ausschüssen und Bezirksvertretungen im April 2005 vorgestellt. Auf Basis dieses Gutachtens sowie aktueller Fahrgastzahlen hat die Verwaltung in enger Zusammenarbeit mit den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) das nun vorgelegte, optimierte Busnetz Rechtsrheinisch Nord erstellt.

Dabei wurden – wie auch schon bei der Planung vergangener Busnetze – die folgenden Faktoren berücksichtigt, die gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses vom 17.08.2006 zur „Erschließungswirkung von Buslinien“ (Ds.-Nr. 1201/006) bei der „Einrichtung oder Erweiterung von Buslinien“ zu überprüfen sind:

Erschließungswirkung, Auswirkung auf bestehende ÖPNV-Verbindungen, Einbeziehung bestehender ÖPNV-Verbindungen, Nachfragerrelevanz, Kosten und Linienführungsalternativen.

Die Punkte finden sich je nach Art der überprüften Maßnahme unter den einzeln unten dargestellten Prüfungen wieder. Die Gesamtkosten und die zu erwartende Nachfrage des vorgeschlagenen Busnetzes werden am Ende der Betrachtungen dargestellt. Der Punkt „Möglichkeiten zur Einrichtung einer Testphase“ wurde im Rahmen der Erstellung des Busnetzes nicht erörtert.

**II. Ausgangslage**

Der Teilraum Rechtsrheinisch Nord besteht aus den neun Stadtteilen des Stadtbezirks Mülheim im Norden, den neun Stadtteilen des Stadtbezirks Kalk im Süden sowie den an den Bezirk Kalk angrenzenden, am Rhein gelegenen Stadtteilen Deutz und Poll im Südwesten. Im Teilraum Rechtsrheinisch Nord wohnen fast 280.000 Menschen, mehr als ein Viertel aller Kölner Einwohner.

Der Teilraum wird von folgenden Linien des regionalen und kommunalen Schienenverkehrs durchfahren:

- RE-/RB-Linien mit den Haltepunkten Bf. Messe/Deutz, Mülheim und Trimbornstraße
- S-Bahnlinie S6 (Köln-Nippes – Düsseldorf – Essen) mit den Haltepunkten Bf. Messe/Deutz, Buchforst, Mülheim und Stammheim
- S-Bahnlinie S11 (Wuppertal-Vohwinkel – Düsseldorf – Köln – Bergisch Gladbach) mit den Haltepunkten Bf. Messe/Deutz, Buchforst, Mülheim, Holweide und Dellbrück

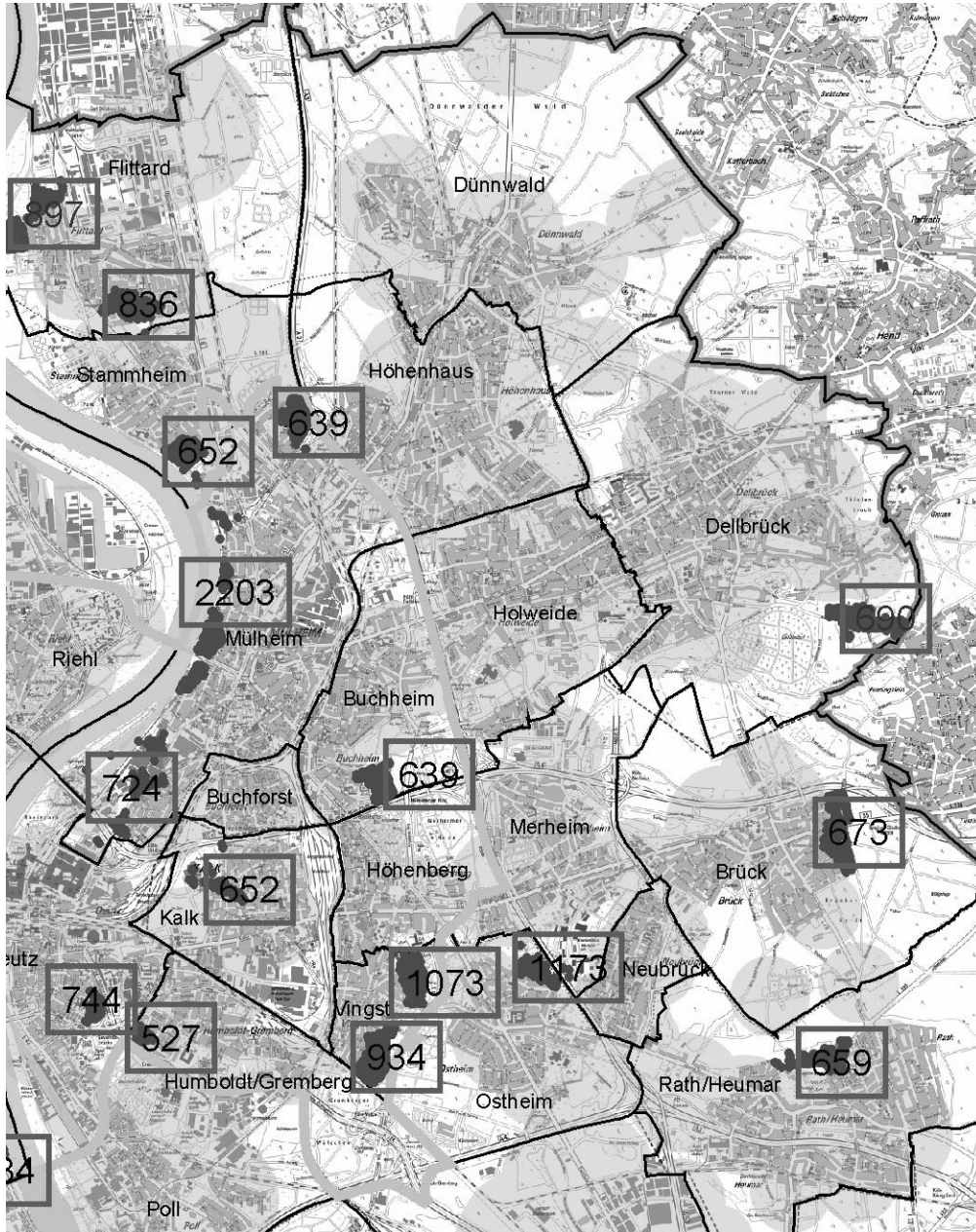
- S-Bahnlinien S12/S13 (Düren bzw. Horrem – Köln – Porz bzw. Flughafen Köln/Bonn – Troisdorf (– Au)) mit den Haltepunkten Bf. Messe/Deutz und Trimbornstraße
- Stadtbahnlinie 1 (Weiden – Bensberg)
- Stadtbahnlinie 3 (Mengenich – Thielenbruch)
- Stadtbahnlinie 4 (Bocklemünd – Schlebusch)
- Stadtbahnlinie 7 (Frechen – Zündorf)
- Stadtbahnlinie 9 (Sülz – Königsforst)
- Stadtbahnlinie 13 (Sülzgürtel – Holweide) und
- Stadtbahnlinie 18 (Bonn – Thielenbruch).

Dadurch ergibt sich eine Vielzahl von Schiene-/Bus-Verknüpfungspunkten im Teilraum, die es bei der Planung zu berücksichtigen galt.

Aktuell verkehren im Teilraum Rechtsrheinisch Nord zehn lokale und fünf interlokale Buslinien. Die interlokalen Buslinien auf Kölner Stadtgebiet wurden im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans Köln 2003-2007 bereits einer gesonderten Betrachtung unterzogen und teilweise angepasst, so dass hier zurzeit kein Handlungsbedarf besteht. Die vorliegende Beschlussvorlage bezieht sich daher ausschließlich auf die lokalen KVB-Buslinien.

Die derzeitige Erschließung ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Sie zeigt einige Erschließungslücken, die bereits im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans detailliert überprüft und aufgrund der Rahmenbedingungen als nicht veränderbar bewertet wurden. Andere – in Deutz, Rath/Heumar, Brück und Dellbrück – wurden nun im Rahmen der Planung des Busnetzes Rechtsrheinisch Nord nochmals aufgegriffen und bewertet (s.u.).

**Abbildung 1: Heutige ÖPNV-Erschließung im Teilraum Rechtsrheinisch Nord**  
(grün = Einzugsradien der Haltestellen; rot = nicht erschlossene Bereiche)



Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Gemäß den Ergebnissen der im Jahre 2003 durchgeführten Haushaltsbefragung im KONTIV-Design bleiben rund 50% der Wege innerhalb des Stadtbezirks (Innenstadt 57%, Mülheim 51%, Kalk 47%). Zweitwichtigster Zielbezirk ist für die Stadtbezirke Kalk (15%) und Mülheim (13%) jeweils die Innenstadt. Die ÖPNV-Anteile über alle Wege liegen in den Bezirken nahezu gleichauf (Innenstadt 22% - darunter nur Deutz 25%, Kalk 22%, Mülheim 21%), wobei sich allerdings auf Stadtteilebene zum Teil deutliche Unterschiede ergeben. Die Spanne reicht von 32% im Stadtteil Höhenberg bis 12% in Rath/Heumar. Dies hängt im Wesentlichen mit der Verkehrsmittelverfügbarkeit (Pkw-Besitz) sowie der Lage des Wohnorts (zentrumsnah/-fern) zusammen.

Für die radialen Wege aus den Stadtteilen in die Innenstadt erreicht der ÖPNV sehr hohe Anteile: Sie liegen in allen Stadtteilen über 40% mit einem Spitzenwert von 83% für Höhenberg. Dies ist im Wesentlichen auf die guten und schnellen Verbindungen im auf die Innenstadt ausgerichteten Schienennetz und natürlich auch auf die Rahmenbedingungen (Parkplatzbewirtschaftung, hohes Verkehrsaufkommen) in der Innenstadt zurückzuführen. Im Gutachten „Verkehrverhalten Kölner Bürger in den

Stadtbezirken Innenstadt, Kalk und Mülheim“ wurde hier kein Raum für Verbesserungen im ÖPNV-Netz gesehen.

Wege innerhalb eines Stadtteils werden zum überwiegenden Teil unmotorisiert durchgeführt. Der ÖPNV erreicht daher bei diesen kurzen Wegen nur Anteile zwischen 0 und 7%. Auch Änderungen von Linienführungen würden nicht dazu führen, dass hier höhere ÖPNV-Anteile erreicht werden, zumal eine Substituierung unmotorisierter Wege stadtentwicklungsplanerisch unerwünscht ist.

Der Fokus bei der Busnetzplanung richtete sich daher auf die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen. Hier wurden im o.a. Gutachten bereits eine erste Analyse durchgeführt und Relationen benannt, die gemäß Haushaltsbefragung einen unterdurchschnittlichen ÖPNV-Anteil aufweisen. Diese Relationen wurden im Planungsprozess einer näheren Untersuchung unterzogen. Gleichzeitig wurden die Anregungen aus dem politischen Raum auf ihre Umsetzbarkeit überprüft und bewertet. Im Allgemeinen wurden dabei die Ergebnisse der verbundweiten Erhebung vom Herbst 2004 zur Bewertung herangezogen, in einigen Fällen wurden aktuellere Fahrgastzählungen auf der Basis eines technisch gestützten Zählsystems der KVB zu Rate gezogen.

Angesichts des Restrukturierungsprogramms der KVB mit der Verpflichtung, bis Ende 2009 Einsparungen von jährlich 25,9 Mio. € zu realisieren (vgl. Ratsbeschluss vom 19.12.2002), musste – wie schon bei den vorherigen Busnetzplanungen in den anderen Teilräumen – das Ziel verfolgt werden, **das neue Busnetz gegenüber dem Status quo mindestens ergebnisneutral zu gestalten.**

### **III. Veränderungen im Busnetz Rechtsrheinisch Nord**

#### **a) Vorbemerkung**

Im Vergleich zu den anderen bisher untersuchten Teilräumen erscheint der Veränderungsbedarf im Busnetz Rechtsrheinisch Nord eher gering. Diese Aussage lässt sich ableiten aus folgenden Befunden:

- überdurchschnittliche ÖPNV-Anteile am modal split gemäß Haushaltsbefragung im KONTIV-Design
- eine hohe regelmäßige Nutzung der Buslinien, vor allem im Stadtbezirk Kalk (Quelle: „Nutzung und Bewertung des ÖPNV in Köln“, Kölner Statistische Nachrichten Heft 4/2006) sowie
- eine überdurchschnittlich gute Auslastung der Linien im gesamten Busnetz gemäß vorliegender Fahrgastzahlen.

Das Netz besteht aus einem inneren Tangentialring (Linien 151, 152, 153 und 159), einem mittleren Tangentialring (Linien 155 und 157), einem äußeren Tangentialring (Linie 154) und Linien mit Sonderfunktionen (Linien 150, 156 und 158). Die Linien 151 und 152, die im Untersuchungsraum parallel verkehren, sowie in Teilen die Linie 153 haben stadtbahnähnlichen Charakter, alle anderen Tangentiallinien haben vornehmlich Zubringerfunktionen zum Schienennetz sowie stadtteilverbindende Funktionen. Die Linie 150 verbindet den Bf. Deutz mit Tanzbrunnen und Thermalbad, die Linie 156 stellt im Berufsverkehr eine schnelle Verbindung vom Bf. Deutz zum TÜV in Poll her und die nur an bestimmten Tagen verkehrende Linie 158 verbindet die Stadtteile Brück und Neubrück mit dem außerhalb gelegenen Friedhof am Lehmbacher Weg.

Aufgabe der Planungen war es, das Busnetz zu optimieren, ohne die stabilen und gut nachgefragten Verbindungen aufzugeben bzw. zu verschlechtern. Verwaltung und KVB waren sich daher einig, dass die Veränderungen im Netz nur moderat ausfallen dürfen, da es nur wenig Verbesserungspotenzial gab und die Ergebnisneutralität zu beachten war.

#### **b) Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen**

Als eine wesentliche Achse, auf der eine Veränderung des Liniennetzes neue Potenziale erschließen kann, wurde die Relation Holweide – Höhenhaus – Dünnwald identifiziert. Zwischen diesen drei Stadtteilen werden täglich rund 13.800 Wege zurückgelegt, wobei der ÖPNV-Anteil unterdurchschnittlich ist. Derzeit besteht hier lediglich eine Umsteigeverbindung zwischen den Linien 157 und 155. Durch Verknüpfung dieser beiden Linien entsteht einerseits eine durchgehende Stadtteilverbindung zwischen Dünnwald und Holweide, andererseits werden die Stadtteile Dünnwald und Höhenhaus

besser an den S-Bahnhaltepunkt Köln-Holweide angebunden. Der Vorschlag von Verwaltung und KVB enthält daher eine Verlängerung der Buslinie 157 bis Dünnwald, Aeltgen-Dünnwald-Straße zu bestimmten Zeiten. Dabei wird ab Sigwinstraße der bestehende Linienweg der Linie 155 genutzt. Die Verstärkerfahrten der Linie 155 zwischen Aeltgen-Dünnwald-Straße und Mülheim Berliner Straße werden zur Kompensation auf den Abschnitt Birkenweg – Mülheim Berliner Straße zurückgezogen. Dies entspricht der zu den Schulzeiten verstärkten Nachfrage in diesem Teilabschnitt. Die Langfahrten der Linie 155 zwischen Mülheim, Berliner Straße und Stammheim, Bonhoefferstraße bleiben von der Maßnahme unberührt.

Die Zeitbereiche, in denen die Linie 157 bis zur Aeltgen-Dünnwald-Straße verlängert wird, orientieren sich an den Zeiten, in denen derzeit die Linie 155 bis Aeltgen-Dünnwald-Straße auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird. Damit entsteht im gesamten Streckenverlauf der Linie 155 in Kombination mit der Linie 157 wieder die gleiche Angebotsdichte wie im Bestand. Darüber hinaus wird auf der Linie 157 die derzeit bestehende Lücke zwischen der Angebotsausweitung in den Mittagsstunden und der nachmittäglichen HVZ geschlossen: Während bislang die Linie 155 neben den Zeiten der morgendlichen HVZ von ca. 13:00 Uhr bis 14:00 Uhr und dann erst wieder ab ca. 15:00 Uhr die Aeltgen-Dünnwald-Straße im 10-Minuten-Takt bedient, verdichtet zukünftig die Linie 157 ab ca. 13:00 Uhr durchgängig bis abends die Linie 155 bis zur Aeltgen-Dünnwald-Straße.

Aufgrund der Tatsache, dass ein nicht unbedeutender Anteil der für die neue Direktverbindung nachgefragten Wege mit dem Fahrtzweck „Versorgung“ besetzt ist, wird die Verlängerung der Linie 157 bis zur Aeltgen-Dünnwald-Straße auch am Samstag realisiert. Wie montags – freitags werden als Kompensation die Verdichtungsfahrten der Linie 155 zurückgezogen und auf den Abschnitt Mülheim Berliner Straße bis Birkenweg beschränkt.

Dieses neue Linienkonzept für die Stadtteile Dünnwald, Höhenhaus und Holweide ist nach Auffassung von Verwaltung und KVB sehr attraktiv, da alle bestehenden Direktverbindungen erhalten bleiben und zusätzliche Direktverbindungen geschaffen werden.

Alle anderen Stadtteilrelationen mit hoher Bedeutung funktionieren gemäß Analyse von Verwaltung und KVB bereits im heutigen Liniennetz so gut, dass keine weiteren Linienanpassungen vorgeschlagen werden. Weitere Stadtteilverbindungen mit geringem ÖPNV-Anteil hingegen weisen nur ein geringes Potenzial auf bzw. versprechen wegen der räumlichen Nähe (benachbarte Stadtteile) kaum Nachfragesteigerungen.

### **c) Prüfung der Anregungen aus den Bezirksvertretungen zum Busnetz Rechtsrheinisch Nord**

In den letzten Jahren wurden einige Vorschläge für Änderungen von Linienführungen aus dem politischen Raum (z.B. durch Prüfaufträge aus den Bezirksvertretungen) vorgebracht. Einige dieser Vorschläge wurden bereits im Rahmen einer ersten Analyse im Jahr 2005 bewertet. Die Ergebnisse dieser Analyse wurden dem Verkehrsausschuss zur Sitzung am 30.08.2005 sowie den Bezirksvertretungen Innenstadt, Kalk und Mülheim in den jeweils folgenden Sitzungen vorgestellt. Alle Vorschläge und Anregungen, die dort als „im Rahmen der Planungen zu prüfen“ eingestuft wurden, wurden nun von Verwaltung und KVB einer detaillierten Prüfung unterzogen und bewertet. Sie sind im Folgenden, sortiert nach Stadtbezirken, dargestellt:

#### **Innenstadt**

- **Anbindung der Gebrüder-Coblenz-Straße und des Eduardus-Krankenhauses (Germanenviertel in Deutz) an den ÖPNV:**

Die Bezirksvertretung Innenstadt hatte bereits 2001 einen Beschluss gefasst, eine der beiden an der Justinianstraße endenden Buslinien (153 oder 156) in das Germanenviertel zu verlängern. Dies wurde von Verwaltung und KVB mit negativem Ergebnis geprüft.

Es stellt sich grundsätzlich die Frage, für wen die ÖPNV-Anbindung eingerichtet werden soll. Der nächste bestehende Zugang zum ÖPNV besteht über die Haltestelle Suevenstraße (Stadtbahnlinien 3 und 4). Rund 740 Bewohner sind nach den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans (400 m zu Stadtbahnhaltestellen in der Kernstadt) mit Wegen von bis zu 550 m jedoch nicht ausreichend erschlossen. Das Eduardus-Krankenhaus liegt im Einzugsradius der Haltestelle Suevenstraße, nicht

jedoch die Bebauung an der Alemannenstraße und der Gebrüder-Coblenz-Straße einschließlich der dortigen Seniorenwohnungen. Von dort ist bekannt, dass eine Anbindung an die Deutzer Freiheit gewünscht wird, damit die älteren, aber noch mobilen Personen Einkäufe selbständig erledigen können. Zurzeit wird einmal pro Woche durch einen ansässigen Verein ein Zubringerdienst zu den Einkaufsmöglichkeiten in Deutz angeboten. Eine Verlängerung der bestehenden Buslinien als Anbindung an die Haltestelle Bf. Deutz/Kölnarena hingegen würde keinen Nutzen für die älteren Menschen bieten.

Verwaltung und KVB haben daher die Möglichkeit einer alternativen Bedienungsform für das Germanenviertel geprüft. Dies wäre ein RufBus- oder Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr (AST) zwischen Germanenviertel und der Einkaufsstraße Deutzer Freiheit. Beiden Systemen ist gemein, dass spätestens 30 Minuten vor Fahrtantritt der Fahrtwunsch telefonisch angemeldet werden muss. Der RufBus verkehrt wie ein Linienbus nur an ausgewählten Haltestellen und kostet gegenüber einem Standardangebot keinen Aufpreis. Ein AST hingegen bringt den Fahrgast zu einem beliebigen Ort innerhalb des Bedienungsgebiets. Für diesen Service ist pro Fahrt ein erhöhter Fahrpreis von derzeit 3,20 € (bzw. ein Zuschlag von 2,30 € für Zeitkarteninhaber) zu entrichten. Für das Germanenviertel ergäben sich bei einer Betriebszeit von ca. 9 bis 18 Uhr und einem 60-Minuten-Takt (entsprechend RufBus 186 in Nippes) jährliche Kosten in Höhe von rund 11.000 € für einen AST- und von rund 20.000 € für einen RufBus-Verkehr unter der Annahme einer vergleichbaren Angeboten ähnlichen Nutzungshäufigkeit. Angesichts des eher sozialpolitischen Charakters (Seniorenwohnungen, ggf. Krankenhaus) wäre ein RufBus, der keine Zusatzkosten für die Fahrgäste verursacht, hier angemessener als ein AST.

Aufgrund der im Vergleich zur Höhe der Kosten geringen zu erwartenden Nachfrage rät die KVB von der Einrichtung eines RufBus- bzw. AST-Verkehrs ab. Die jährlich anfallenden Kosten von mindestens 11.000 € konterkarierten ansonsten die vom Rat der Stadt Köln der KVB auferlegten Restrukturierungsziele. Sollte das vorgeschlagene Angebot dennoch gewünscht werden, wäre eine Anpassung der Betrauungsvereinbarung zwischen Stadt Köln und KVB erforderlich.

## Kalk

- **Prüfung, wie der neue S-Bahnhaltepunkt Frankfurter Straße besser mit den umliegenden Stadtteilen (Neubrück, Rath/Heumar) verbunden werden kann:**

Der S-Bahnhaltepunkt Frankfurter Straße (S13, RB25) ist mit den Buslinien 151 und 152 verknüpft. Über die Haltestelle Ostheim können die Stadtteile Neubrück (Linie 157) und Rath/Heumar (Linie 9) erreicht werden. Eine darüber hinaus gehende Verknüpfung mit einer der vorhandenen Buslinien erscheint vor dem Hintergrund der bestehender Nachfragebeziehungen und Fahrtrouten nicht sinnvoll (Linie 154) bzw. ist aufgrund einer dann erheblichen Angebotsausweitung zu teuer (Linie 157). Es stellt sich außerdem die Frage, wer das Angebot überhaupt nutzen würde. Auf der Hauptnachfragerelation Richtung Innenstadt bestehen mit der Linie 9 (Rath/Heumar) sowie dem Umstieg von der Linie 157 auf die Linie 9 (Neubrück) bewährte, funktionierende und akzeptierte Angebote in dichter Taktfolge (10-Minuten-Takt tagsüber).

- **Prüfung, ob zusätzliche Fahrgäste in den Stadtteilen Neubrück, Rath/Heumar und Brück durch eine Umgestaltung des Busliniennetzes in und zwischen den Stadtteilen mit größerer Erschließungswirkung gewonnen werden können. Dabei sollen auch alternative Modelle wie Anruf-Sammel-Taxis berücksichtigt werden:**

Grundsätzlich können Anruf-Sammel-Taxis nur in Zeiten oder Räumen angeboten werden, in denen kein reguläres Bahn- oder Busangebot besteht. Für die genannten Stadtteile scheidet diese Betriebsform daher aus. Verwaltung und KVB haben aber alternative Routen für die bestehenden Buslinien mit dem Ziel untersucht, die Erschließung der Stadtteile zu verbessern.

1. Neubrück: Es bestünde die Möglichkeit, mit der Linie 157 in beiden Richtungen über den Euro-Parcing und damit zentraler durch die Siedlung zu verkehren. Dagegen spricht, dass die derzeitige gesplittete Linienführung über Jahre eingespielt ist und der vor einiger Zeit unternommene Ver-

such, dies zu ändern, auf massive Proteste bei den Anwohnern gestoßen ist.

2. Rath/Heumar: Eine Alternative zur Führung der Buslinie 154 über den Rather Mauspfad ohne Aufgabe der für den nordöstlichen Teil benötigten Haltestelle Baldurstraße besteht nicht. Zudem würde eine nach Westen vom Rather Mauspfad abweichende Route die Fahrzeit deutlich verlängern, was den durchfahrenden Fahrgästen nicht zu vermitteln wäre.

3. Brück: Eine Route über Am Hirschsprung, Am Wildwechsel und Olpener Straße zurück zum Brücker Mauspfad wäre hinsichtlich der Befahrbarkeit unter gewissen Umständen (Einrichtung Halteverbot) denkbar, würde aber kaum Potenziale erschließen und zudem Anwohnerproteste befürchten lassen.

Fazit: Die Buslinienführungen in den drei Stadtteilen sollten nicht verändert werden.

- **Anbindung des Klinikgeländes Merheim sowie des ehemaligen Madaus-Geländes:**

Für den Bereich des Klinikgeländes liegt ein politischer Beschluss vor, die Anbindung mit der Ansiedlung der geplanten Protonenklinik zu realisieren. Der Bau der Protonenklinik hat sich erheblich verzögert. Gleichwohl ist die Finanzierung der Buslinie weiterhin ungeklärt. Alle bisherigen Bemühungen seitens der Verwaltung waren bisher leider nicht erfolgreich.

Bezüglich der verbesserten Anbindung des ehemaligen Madaus-Geländes („Merheimer Gärten“) werden derzeit Verhandlungen mit dem Investor über eine Beteiligung an den hierfür anfallenden Betriebskosten geführt. Die Verwaltung wird den Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretung Mülheim zeitnah über neue Sachstände informieren.

- **Prüfung, ob die direkte Busverbindung von Dellbrück über Brück und Rath/Heumar nach Porz (Linie 154) durch eine Veränderung des Linienwegs und ein zusätzliches Abendangebot nach 20 Uhr attraktiver gestaltet werden kann:**

Die Linie 154 dient vornehmlich als Zubringer zur Schiene (z.B. S11 Dellbrück S-Bahn, Linien 3 und 18 Dellbrück Hauptstraße, Linie 1 Brück Mauspfad und Linie 9 Königsforst). Eine Veränderung des heute schon recht geradlinigen Verlaufs, der zudem zentral durch die Stadtteile verläuft, erscheint nicht sinnvoll. Auf die erhöhte Nachfrage abends durch Verlängerung der Ladenöffnungszeiten wurde vor einigen Jahren bereits mit einer Angebotsausweitung bis nach 20 Uhr reagiert. Eine weitere Verlängerung der Betriebszeiten ist nach Analyse der Fahrgastzahlen nachfrageseitig derzeit nicht notwendig und würde zudem Kosten verursachen, die nicht durch Einnahmen gedeckt werden können. Die Nachfragesituation wird in den nächsten Jahren weiter beobachtet, zurzeit schlagen Verwaltung und KVB aber vor, das Angebot der Linie 154 nicht zu verändern.

- **Prüfung, ob der Bereich Dillenburger Straße besser erschlossen werden kann (inzwischen bekräftigt durch einen Beschluss der Bezirksvertretung Kalk vom 06.11.2007):**

Im Umfeld der Dillenburger Straße arbeiten derzeit rund 2.200 Beschäftigte. Der Bereich ist im Westen durch die S-Bahnhaltestelle Trimbornstraße und die Stadtbahnhaltestelle Kalk Post gemäß Zielvorgaben des Nahverkehrsplans ausreichend erschlossen. Hierzu können u.a. die rund 1.000 Beschäftigten des KalkKarrees gezählt werden. Im östlichen Bereich sind die nicht mehr im Einzugsradius der Haltestelle Kalk Kapelle liegenden Betriebsstätten (rund 750 Beschäftigte) nicht ausreichend angebunden. Für das neu gebaute Altenwohnheim auf der Kapellenstraße sowie die Betriebsstätte der Gemeinnützigen Werkstätten Köln (GWK) liegt eine Grenzsituation vor: Die Entfernungen zur Haltestelle Kalk Kapelle betragen 400 bzw. 430 m, jedoch stellt diese eigentlich noch angemessene Entfernung aufgrund der Mobilitätseinschränkungen der potenziellen Nutzer eine gewisse Hürde dar.



- **Abbildung 2: Arbeitsplätze und ÖPNV-Erschließung im Bereich Dillenger Straße**  
(blaue Kreise: 400 m-Radius um Stadtbahnhaltestellen,  
grüner Kreis: 800 m-Radius um S-Bahnhaltestelle Trimbornstraße)



Verwaltung und KVB haben mehrere Varianten einer Busanbindung der Dillenger Straße geprüft. Alle Varianten berücksichtigen eine Veränderung der Buslinie 159 (Buchheim – Poll). Überlegungen, andere, in weiterer Entfernung verkehrende Buslinien (153 oder 157) zu verändern, erwiesen sich bereits nach einer groben Voruntersuchung als unrealistisch, da zu teuer und mit den bestehenden Nachfragerelationen nicht vereinbar. Im Einzelnen wurden folgende Varianten genauer untersucht:

1. Führung der Linie 159 über Kapellenstr., Dillenger Str. und Rolshover Str.: Die fahrplanmäßige Fahrtzeit zwischen den Haltestellen Kalk Kapelle und Kalk Post beträgt nach derzeitigem Fahrplan drei Minuten. Überprüfungen der Betriebsqualität haben ergeben, dass diese Zeit bei den meisten Fahrten weitestgehend eingehalten werden kann. Für die Fahrt über Kapellenstr., Dillenger Str. und Rolshover Str. wurden in der morgendlichen Nebenverkehrszeit sechs Minuten Fahrtzeit gemessen. Diese erhöht sich in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit beträchtlich, da dann mit größeren Verkehrsbehinderungen auf der Kapellenstr. vor der Einmündung in die Kalk Hauptstr. (Abfluss erst nach ca. zwei Ampel-Umläufen) und auf der Rolshover Str. vor der Einmündung in die Kalk Hauptstr. (Abfluss erst nach drei Ampel-Umläufen, teilweise Zustauen der Kreuzung Rolshover Str./Dillenger Str.) gerechnet werden muss. Für den Haltestellenaufenthalt an zwei oder drei neu einzurichtenden Haltestellen wäre eine weitere Minuten einzurechnen. Insgesamt würde sich die Fahrplanzeit zwischen den Haltestellen Kalk Kapelle und Kalk Post von heute drei auf mindestens sieben Minuten je Richtung erhöhen. Dies bedingt zwei gravierende Nachteile: Zum einen müsste der nicht unbeträchtliche Teil der Fahrgäste, der entweder von Norden kommend bis mindestens Kalk Post oder von Süden kommend bis mindestens Kalk Kapelle fährt (insgesamt etwa 2.500 Fahrgäste pro Tag), einen längeren Fahrtweg in Kauf nehmen, zum anderen würde der längere Fahrtweg den Einsatz eines zusätzlichen Busses mit Kosten in Höhe von über 200.000 € pro Jahr bei der KVB verursachen. Die zusätzlich erzielbaren Einnahmen belaufen sich selbst bei sehr optimistischer Schätzung (ÖV-Anteil 20% bei 750 Beschäftigten) auf nur

etwa 45.000 € im Jahr. Gleichzeitig müsste aufgrund der erheblich verlängerten Reisezeit für Durchfahrer mit Einnahmerückgängen bei bestehenden Fahrgästen gerechnet werden.

2. Führung jeder zweiten Fahrt über Kapellenstr., Dillenburger Str., Trimbornstr. S-Bahn (gesplitteter Linienweg): Bei diesem Konzept würde eine neue Linie eingerichtet, die mit Ausnahme des Abschnittes zwischen den Haltestellen Kalk Kapelle und Trimbornstraße S-Bahn parallel zur Linie 159 verkehren würde. Diese neue Linie und die Linie 159 würden dann jeweils in einem 20-Minuten-Takt verkehren und sich auf den gemeinsam bedienten Strecken zum heutigen 10-Minuten-Takt ergänzen. Diese Variante würde gegenüber der ersten den Fahrzeugeinsatz reduzieren, da durch Verzicht auf die Haltestellen Kalk Post und Walter-Pauli-Ring und direkter Fahrt zur Trimbornstraße die Fahrtzeiten im Vergleich zur heutigen Linienführungen annähernd stabil gehalten werden könnten. Darin liegen jedoch auch die wesentlichen Nachteile der Variante: Nur jede zweite Fahrt würde die Haltestelle Kalk Post (und damit auch die KölnArcaden) und die Haltestelle Walter-Pauli-Ring (Polizeipräsidium) andienen. Aufgrund der hohen Bedeutung der Haltestelle Kalk Post, die sich in deutlichen Fahrgaststeigerungen seit Eröffnung der KölnArcaden widerspiegelt, erscheint dies nicht vertretbar. Zudem gibt es infrastrukturelle Probleme im Verlauf der Dillenburger Straße zwischen Trimbornstraße und Rolshover Straße: Dort müsste beidseitig durchgehend Halteverbot eingerichtet werden. Der Kurvenradius unterhalb der DB-Unterführung müsste ebenfalls aufgeweitet werden.

3. Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf der Kalker Hauptstraße zwischen Kalk Post und Kalk Kapelle in Höhe Neuerburgstraße: Da das Gebiet zwischen Kalker Hauptstraße und Dillenburger Straße für Fußgänger sehr durchlässig ist, wurde auch eine solche Variante ohne Veränderung der Linienführung geprüft. Die Haltestelle würde jedoch nur einen begrenzten Nutzen stiften, da die Mitarbeiter der Betriebe im östlichen Bereich weiter als zur Haltestelle Kalk Kapelle gehen müssten und die Haltestelle daher kaum nutzen würden. Außerdem wäre die Anlage einer weiteren Haltestelle auf der Kalker Hauptstraße mit großen Nutzungskonflikten (bewirtschaftete Parkplätze, Angebotsstreifen für Radfahrer) verbunden.

Fazit: Die Prüfungen haben gezeigt, dass eine bessere Anbindung der Dillenburger Straße derzeit nur mit hohen Kosten bei geringem ÖPNV-Neuverkehr und erheblichen Nachteilen zu realisieren wäre. Weiterhin ist zu bedenken, dass der Bereich über eine Vielzahl von Firmenparkplätzen verfügt und der Anteil der ÖPNV-Nutzer vermutlich gering wäre. Das KalkKarree als Standort mit den meisten Arbeitsplätzen ist mit einem Fußweg von drei bis vier Minuten zu den Haltestellen Kalk Post und Trimbornstraße S-Bahn gut erschlossen. Verwaltung und KVB schlagen daher vor, die Linienführung in diesem Bereich nicht zu verändern.

- **Berücksichtigung der Anbindung der Vororte in die Innenstadt:**

Neben den Binnenwegen innerhalb der Stadtbezirke (Wege innerhalb des Stadtteils bzw. zu anderen Stadtteilen im Bezirk; ca. 50% der Wege) haben die Wege in die Innenstadt die größte Bedeutung (Bezirk Kalk: 15% der Wege; Bezirk Mülheim: 13% der Wege). Die in der Haushaltsbefragung ermittelten ÖV-Anteile für die Wege in die Innenstadt, die im Durchschnitt der Stadtteile bei 60% liegen, zeigen, dass der ÖPNV auf den Relationen von den „Vororten“ in die Innenstadt eine große Attraktivität aufweist. Für den Busbereich, der auf der Relation in die Innenstadt Zubringerfunktionen wahrnimmt, besteht damit die Verpflichtung, gute Anschlüsse zur Schiene an den Verknüpfungspunkten herzustellen. Die Anschlüsse sind in der Vergangenheit durch Maßnahmen der Fahrplangestaltung bereits laufend optimiert worden bzw. werden auch mit der Inbetriebnahme des neuen Busnetzes im Rechtsrheinischen Norden dort wo möglich optimiert. Für das Liniennetz ergeben sich aus der Forderung keine Konsequenzen.

- **Einführung eines Nachtbussystems / Nachtbusse ab Innenstadt, z.B. Heumarkt, in alle rechtsrheinischen Stadtteile, die nicht durch bereits bestehende S-Bahnen oder U-Bahnen angeschlossen sind:**

Die meisten Stadtteile des Teilraums Rechtsrheinisch Nord sind an das S-Bahn- und/oder U-Bahnnetz angeschlossen. Lediglich die Stadtteile Flittard und Neubrück haben keine Schienenhal-

testelle. In Stammheim und Humboldt/Gremberg liegen die Schienenhaltestellen jeweils am Rande der Siedlungen. Es liegt auf der Hand, dass ein unabhängig vom restlichen Schienenverkehr gestaltetes Nachtbusssystem für diese zwei bzw. vier Stadtteile, die räumlich recht weit auseinander liegen, sehr unwirtschaftlich sein würde. Über weite Strecken müsste ein Parallelverkehr zu den Schienenstrecken erfolgen (z.B. Flittard/ Stammheim parallel zur S6, Merheim parallel zur Linie 1 und Neubrück parallel zur Linie 1 bzw. 9). An den vorhandenen Haltestellen auf dem Weg in die Stadtteile würde ein Kannibalisierungseffekt zu den Stadtbahnlinien eintreten. Außerdem wären die Betriebskosten aufgrund der langen Wege von der Innenstadt in den Außenbereich nicht unbedeutend, während die Nachfrage als sehr gering zu bezeichnen ist. Verwaltung und KVB sprechen sich daher nachdrücklich für die Beibehaltung des jetzigen Systems mit schnellen Radialverkehren durch die Schiene und Zu-/Abbringern in die Wohngebiete durch Busse aus.

- **Buslinien 157 und 154 sollen eine bessere Taktung vornehmlich zu Schulzeiten bekommen:**

Die Auslastung der Linien im Schülerverkehr ist Gegenstand laufender Prüfungen. Seit Einführung des SchülerTickets und der damit verbundenen Nachfragesteigerungen im Schülerverkehr sind auf zahlreichen Linien im Stadtgebiet, z.B. durch den Einsatz größerer Gefäße (teilweise Gelenkbusse statt Standardlinienbusse) oder die Einrichtung zusätzlicher nicht veröffentlichter Schülerfahrten, die Kapazitäten deutlich erweitert worden. Verwaltung und KVB werden weiterhin laufend die Situation im Schülerverkehr überprüfen und gegebenenfalls bedarfsgerecht anpassen. Eine grundsätzliche Taktausweitung zu Schulanfangs- und Endzeiten kann für die Linien 154 und 157 aber nicht empfohlen werden.

- **Prüfung, ob die Buslinienführung kurzfristig so geändert werden kann, dass mindestens eine Buslinie von der U-Bahn-Haltestelle „Vingst“ eine nahe gelegene barrierefreie U-Bahn-Haltestelle anfährt, um Behinderten so Zugang zu einer behindertenfreundlichen Station zu gewähren:**

Der Prüfauftrag ergibt sich aus der Tatsache, dass die Stadtbahnhaltestelle Vingst wie einige andere unterirdische Haltestellen im Stadtgebiet auch noch nicht über behindertengerechte Aufzüge verfügt. In beide Richtungen verkehrende Fahrtreppen wurden hingegen Ende 2007 eingebaut.

An der Haltestelle Vingst verkehrt die Buslinie 153 (Bf. Deutz/Kölnarena – Neuer Mülheimer Friedhof). Westlich von Vingst verkehrt die Buslinie 159, östlich die Linien 151 und 152. Alle vier Linien gehören zu den am besten nachgefragten Linien des Teilraums. Änderungen in den Linienführungen sollten daher nach Möglichkeit unterbleiben.

Für alle der vier genannten Linien ergab die Prüfung, dass keine sinnvolle Linienführung existiert, die der Intention des Prüfauftrags gerecht wird und dabei keine anderen gravierenden Nachteile aufweist. Eine einzige Linienänderung wäre auf Basis der Nachfragerelationen, der vorhandenen Infrastruktur und aus Kostengründen überhaupt denkbar: Eine veränderte Führung der Buslinie 153 zwischen den Haltestellen Würzburger Straße und Mülheimer Friedhof. Die Linie würde von Süden kommend auf der Olpener Straße bis zur Frankfurter Straße weiterfahren, dort nach Norden abbiegen und die barrierefreie Verknüpfungshaltestelle Höhenberg Frankfurter Straße anstelle der Haltestelle Fuldaer Straße bedienen. Von dort würde sie in Richtung Norden auf ihrem bisherigen Linienweg weiterverkehren. Die geänderte Linienführung hätte den Nachteil, dass die erst vor kurzem mit Fördermitteln zu einem Buskap ausgebaute Haltestelle Fuldaer Straße nicht mehr bedient werden würde. Hier müssten Fördermittel zurückgezahlt werden. Außerdem ist fraglich, ob Fahrgäste, die in Richtung Kalk fahren wollen, eine solche Umwegfahrt in Kauf nehmen würden. Zu guter Letzt würde sich die Fahrtzeit aufgrund des verlängerten Linienwegs um 2 Minuten je Richtung erhöhen. Verwaltung und KVB schlagen daher vor, zunächst die Beratungen zur Priorisierung der Aufzugsnachrüstungen abzuwarten. Sollte danach weiterer Handlungsbedarf in Bezug auf die Buslinienführung bestehen, ist die geschilderte Variante näher zu untersuchen.

## Mülheim

- **Busanbindung Schanzenstraße:**

Nach dem von der Bezirksvertretung Mülheim abgelehnten Konzept einer je nach Lastrichtung veränderten Führung der Buslinie 159 durch die Schanzenstraße wäre hier nur ein separater Busbetrieb denkbar. Ein auf die Arbeitszeiten abgestimmter Linienverkehr (z.B. morgens 6 – 9 Uhr, nachmittags 15 – 20 Uhr) zwischen Wiener Platz und Schanzenstraße würde im 20-Minuten-Takt Kosten in Höhe von rund 290.000 €, im 30-Minuten-Takt in Höhe von rund 150.000 € jährlich verursachen. Verwaltung und KVB sind derzeit in Gesprächen mit den ansässigen Firmen und Eigentümern, um in einem neuen Anlauf die Bereitschaft zum Abschluss von JobTicket-Verträgen oder zur Zahlung von Betriebskostenzuschüssen abzuklären, um den Linienbetrieb zu finanzieren. Die Thematik sollte daher aus den Beratungen zum Busnetz Rechtsrheinisch Nord ausgeklammert werden, zumal das sonstige Busnetz von der Maßnahme nicht betroffen wäre. Sobald die Ergebnisse der Verhandlungen vorliegen, wird die Verwaltung den Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretung Mülheim informieren bzw. eine entsprechende Beschlussvorlage erarbeiten.

- **Bessere Erschließung von Höhenhaus durch die Buslinie 155:**

Aus der Anwohnerschaft und der Schulpflegschaft der Grundschule in Höhenhaus kam die Anregung, durch eine veränderte Führung der Buslinie 155 die Erschließung des Bereichs zwischen Honschaftsstraße und Birkenweg zu verbessern. Gemäß den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans ist die Siedlung komplett erschlossen, jedoch verkehrt die Buslinie in randlicher Lage.

Theoretisch sind zwei geänderte Linienführungsvarianten denkbar: Zum einen von Norden kommend über Lippeweg und Honschaftsstraße. Diese Führung würde keine grundlegende Verbesserung ergeben, da zwar der westliche Teil von Höhenhaus besser von der Buslinie erschlossen wäre, der östliche dafür aber schlechter. Außerdem besteht im westlichen Teil der Siedlung über den Wupperweg bereits der Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Am Emberg. Die andere Variante wäre eine kleine Schleifenfahrt über Lippeweg, Donauweg und Mainweg und dort zurück auf die bestehende Linienführung. Diese Variante würde die Erschließung der gesamten Siedlung verbessern. Nachteilig würde sich jedoch auswirken, dass die Fahrtzeit pro Richtung um mehr als zwei Minuten verlängert würde. Dies würde durch verringerte Wendezeiten zu einer größeren Anfälligkeit der Linie in den Spitzenzeiten oder bei Störungen führen mit der Konsequenz, dass die Pünktlichkeit der Linie darunter leiden würde. Außerdem könnte – nach den Erfahrungen aus anderen Wohngebieten – nicht mit der uneingeschränkten Zustimmung der Anwohner gerechnet werden, da Donauweg und Mainweg als Anliegerstraßen mit wenig bisher Verkehr durch den im 10-Minuten-Takt verkehrenden Bus-Linienverkehr eine Verkehrszunahme erfahren würden. Auch die infrastrukturellen Voraussetzungen auf dem Donauweg (rechts vor links, Parken in der Straße, östlicher Seitenrand ist unbefestigt) sprechen gegen diese Führung, so dass Verwaltung und KVB zu dem Schluss gelangt sind, die derzeitige Linienführung beibehalten zu wollen, auch wenn damit die Erschließungssituation nicht verbessert werden kann.

### **Anbindung der Siedlung Mielenforster Heide:**

Von dortigen Anwohnern wurde in der Vergangenheit mehrfach eine ÖPNV-Anbindung gewünscht. Die Siedlung beiderseits des Bensberger Marktweges gehört zu Dellbrück, ist siedlungsstrukturell aber eher eine westliche Erweiterung von Refrath. In der Siedlung leben etwa 680 Bewohnerinnen und Bewohner. Die nächste Bushaltestelle „Penningsfelder Weg“ der Linie 436 (Kraftverkehr Wupper-Sieg) liegt in mehr als 600 m Entfernung.

Die Verwaltung hat geprüft, ob durch eine veränderte Linienführung der Buslinie 436 eine Anbindung der Siedlung erfolgen kann. Dies ist aber – abgesehen von den hohen Kosten – aufgrund infrastruktureller Probleme (kein für einen Linienbus befahrbarer Linienweg, der in die vorhandene Linienführung integriert werden kann) nicht möglich. Wie schon im Germanenviertel käme auch hier nur ein alternatives Bedienungsangebot zur Verknüpfung mit der Haltestelle Dellbrück Hauptstraße in Frage. Bei einer Betriebszeit von ca. 9 bis 18 Uhr und einem 60-Minuten-Takt ergäben

sich wiederum jährliche Kosten in Höhe von 11.000 € für einen AST- und von 20.000 € für einen RufBus-Verkehr unter der Annahme einer vergleichbaren Angeboten ähnlichen Nutzungshäufigkeit.

Aufgrund der im Vergleich zur Höhe der Kosten geringen zu erwartenden Nachfrage rät die KVB von der Einrichtung eines RufBus- bzw. AST-Verkehrs ab. Die jährlich anfallenden Kosten von mindestens 11.000 € konterkarierten ansonsten die vom Rat der Stadt Köln der KVB auferlegten Restrukturierungsziele. Sollte das vorgeschlagene Angebot dennoch gewünscht werden, wäre eine Anpassung der Betrauungsvereinbarung zwischen Stadt Köln und KVB erforderlich.

#### IV) Vorschlag für das neue Busnetz

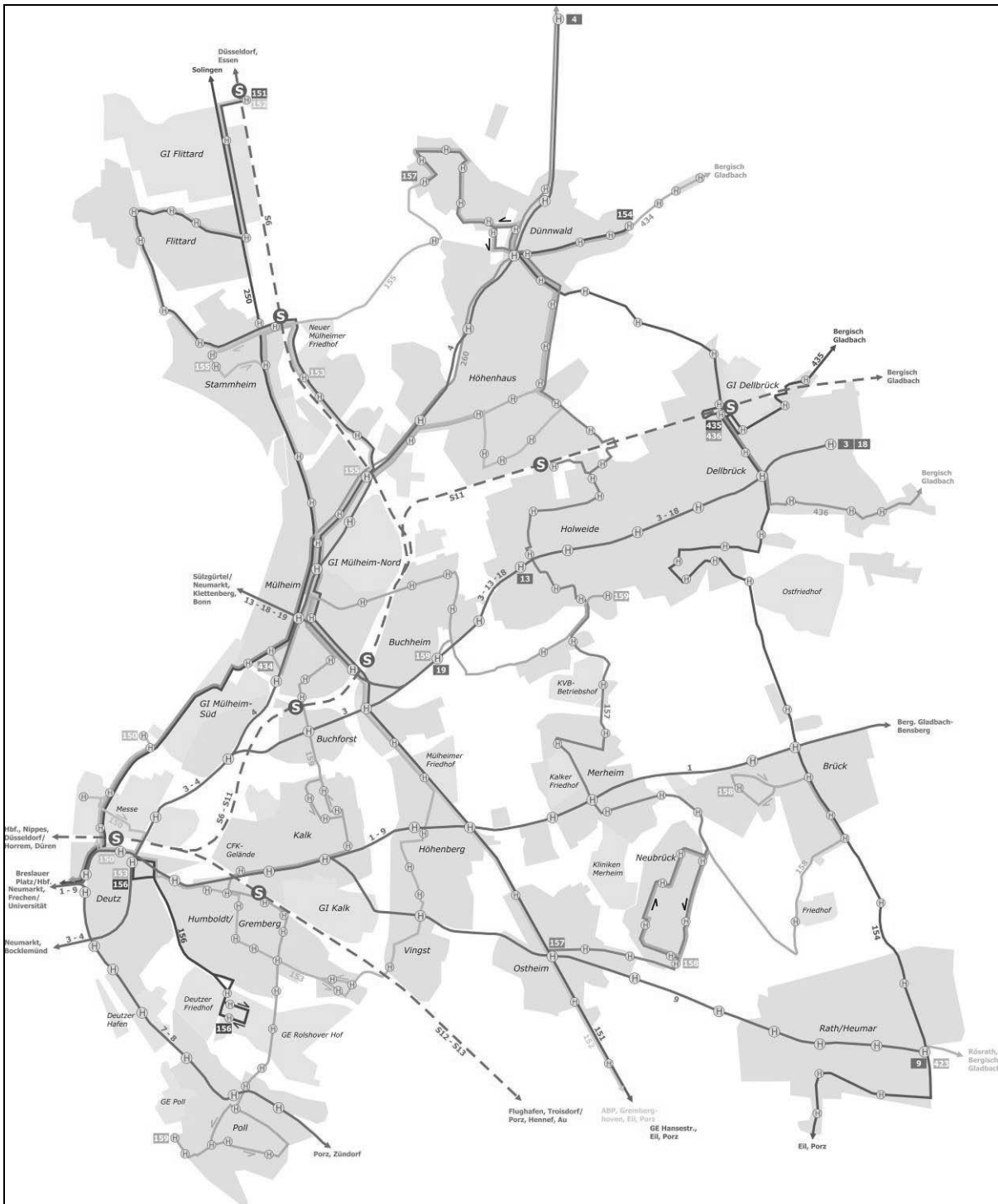
##### a) Linienführung

Im Teilraum Rechtsrheinisch Nord sind zukünftig folgende Linienführungen vorgesehen, wobei die geänderten Buslinien mit „p“ (= Planung) gekennzeichnet werden (z.B. 157p).

- Linie 150: Bf. Deutz/Messe – Tanzbrunnen – Thermalbad (*unverändert*)
- Linie 151: (Porz – Eil – GI Gremberghoven –) Ostheim – Mülheim – Stammheim – Flittard – Bayerwerk S-Bahn (*unverändert*)
- Linie 152: (Porz – Eil – Gremberghoven –) Ostheim – Mülheim – Stammheim – Flittard – Bayerwerk S-Bahn (*unverändert*)
- Linie 153: Deutz – Gremberg – Höhenberg – Mülheim – Stammheim S-Bahn – Neuer Mülheimer Friedhof (*unverändert*)
- Linie 154: (Porz – Eil –) Rath/Heumar – Brück – Dellbrück – Dünwald (*unverändert*)
- Linie 155p: Mülheim Berliner Str. – Höhenhaus – Dünwald – Stammheim**
- Linie 156: Bf. Deutz/Kölnarena – Poll, Am Grauen Stein (*unverändert*)
- Linie 157p: Ostheim – Neubrück – Merheim – Holweide – Höhenhaus – Dünwald**
- Linie 159: Poll – Humboldt/Gremberg – Kalk – Buchforst – Mülheim – Buchheim - Holweide
- RufBus 187p: Neubrück – Friedhof Lehmbacher Weg – Brück (anstelle der Linie 158)**

Die „Friedhofslinie“ 158, die nur an ein (Winterhalbjahr) bzw. drei Wochentagen (Sommerhalbjahr) verkehrt, hat eine so geringe Nachfrage, dass hier ein normaler Busverkehr nicht wirtschaftlich ist. Analog zu anderen Linienangeboten mit geringer Nachfrage soll der Buslinienverkehr daher durch einen RufBus ersetzt werden. Für die Fahrgäste ergibt sich damit die Verpflichtung, die Fahrt bis 30 Minuten vor Fahrtantritt telefonisch anzumelden. Zusätzliche Kosten entstehen beim RufBus nicht. Auch erfolgt die Bedienung wie bisher von Haltestelle zu Haltestelle. Für die KVB ergibt sich der Vorteil, dass nicht nachgefragte Fahrten auch nicht angeboten werden müssen. Stichprobenartige Erhebungen haben ergeben, dass nur etwa die Hälfte der derzeit angebotenen Fahrten überhaupt genutzt werden. Die andere Hälfte wurde gänzlich leer gefahren.

Abbildung 3: Geplantes Busnetz Rechtsrheinisch Nord



## b) Betriebszeiten und Takte

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Betriebszeiten und Takte im neuen Busnetz Rechtsrheinisch Nord. Die Betriebszeiten sind dabei in 30-Minuten-Genauigkeit, die Takte für die im Nahverkehrsplan Köln 2003 – 2007 definierten Zeitbereiche dargestellt. Die genaue Fahrplangestaltung obliegt der KVB und wird in Abstimmung mit der Verwaltung von der KVB geplant. Dabei kann es vereinzelt zu Abweichungen von dem dargestellten Taktschema kommen.

Erläuterung:

HVZ = Hauptverkehrszeit

NVZ = Nebenverkehrszeit

SVZ = Schwachverkehrszeit

Tabelle 1: Fahrplanangebot Montag bis Freitag

Linie	Abschnitt	Betriebszeit ca.	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt SVZ
150	Bf Deutz/Messe – Thermalbad	9:00 – 23:00 Uhr	30'	30'	30'
151	Porz Markt – Bayerwerk (S) <i>über GE Eil</i>	5:00 – 21:00 Uhr	20'	20'	30' / –
152	Porz Markt – Bayerwerk (S) <i>über Gremberghoven</i>	4:30 – 2:00 Uhr	20'	20'	30'
153	Bf Deutz/Kölnarena – Gremberg	5.00 – 1:00 Uhr	10'	10'	15' / 30'
	Gremberg – Neuer Mülheimer Friedhof	4:30 – 1:30 Uhr	10'	10'	30'
154	Porz Markt – Dünwald	4:30 – 21:00 Uhr	20'	20'	30'
155	Mülheim Berliner Str. – Höhenhaus, Birkenweg	4:30 – 1:00 Uhr	10' / 20'	20' / 10'	30'
	Höhenhaus, Birkenweg – Stammheim	4:30 – 1:00 Uhr	20'	20'	30'
156	Bf Deutz/Kölnarena – Am Grauen Stein	6:30 – 18:30 Uhr (freitags bis 16:00)	20'	– / 20' (Fr)	–
157	Ostheim – Eggerbachstr.	5:00 – 1:30 Uhr	10'	10'	15' / 30'
	Eggerbachstr. – Holweide (S)	5:00 – 23:00 Uhr	10' / 20'	20'	30'
	Holweide (S) – Sigwinstr.	5:00 – 19:30 Uhr	20'	20'	–
	Sigwinstr. – Dünwald, Aeltgen-Dünwald-Straße	6:30 – 19:00 Uhr	20'	– / 20'	–
159	Poll – Buchheim, Herler Str.	4:30 – 1:00 Uhr	10'	10'	15' / 30'
	Buchheim, Herler Str. – Kochwiesenstr.	6:00 – 19:00 Uhr	10'	–	–
RufBus 187	Neubrück – Friedhof Lehm- bacher Weg – Brück, Am Schildchen	9:00 – 16:00 Uhr	– / 60'	60' / –	–

Tabelle 2: Fahrplanangebot an Samstagen

Linie	Abschnitt	Betriebszeit ca.	Takt NVZ	Takt SVZ
150	Bf Deutz/Messe – Thermalbad	9:00 – 23:00 Uhr	30'	30'
151	Porz Markt – Bayerwerk (S) <i>über GE Eil</i>	5:00 – 20:30 Uhr	30'	30' / –
152	Porz Markt – Bayerwerk (S) <i>über Gremberghoven</i>	4:30 (6:00) – 2:00 Uhr	30'	30'
153	Bf Deutz/Kölnarena – Gremberg	5.00 – 1:00 Uhr	15'	15' / 30'
	Gremberg – Neuer Mülheimer Friedhof	5:00 – 1:30 Uhr	15'	30'
154	Porz Markt – Dünwald	5:00 – 20:30 Uhr	30'	30'
155	Mülheim Berliner Str. – Höhenhaus, Birkenweg	4:30 – 1:00 Uhr	15'	30'
	Höhenhaus, Birkenweg – Stammheim	4:30 – 1:00 Uhr	30'	30'
156	Bf Deutz/Kölnarena – Am Grauen Stein	–	–	–
157	Ostheim – Eggerbachstr.	5:00 – 1:30 Uhr	15'	15' / 30'
	Eggerbachstr. – Holweide (S)	5:00 – 23:00 Uhr	30'	30'
	Holweide (S) – Sigwinstr.	5:00 – 20:00 Uhr	30'	–
	Sigwinstr. – Dünwald, Aeltgen-Dünwald-Straße	7:00 – 19:00 Uhr	30'	–
159	Poll – Buchheim, Herler Str.	5:00 – 1:00 Uhr	15'	15' / 30'
	Buchheim, Herler Str. – Kochwiesenstr.	–	–	–
RufBus 187	Neubrück – Friedhof Leimbacher Weg – Brück, Am Schildchen	–	–	–



Tabelle 3: Fahrplanangebot an Sonntagen

Linie	Abschnitt	Betriebszeit ca.	Takt SVZ
150	Bf Deutz/Messe – Thermalbad	9:00 – 23:00 Uhr	30'
151	Porz Markt – Bayerwerk (S) <i>über GE Eil</i>	13:00 – 20:30 Uhr	30'
152	Porz Markt – Bayerwerk (S) <i>über Gremberghoven</i>	5:00 – 2:00 Uhr	30'
153	Bf Deutz/Kölnarena – Gremberg	5.30 – 1:00 Uhr	15' / 30'
	Gremberg – Neuer Mülheimer Friedhof	5:30 – 1:30 Uhr	30'
154	Porz Markt – Königsforst	8:30 – 20:30 Uhr	30' / 60'
	Königsforst – Dünnwald	13:00 – 20:30 Uhr	30'
155	Mülheim Berliner Str. – Dünnwald, Aeltgen-Dünnwald-Str.	7:00 – 1:00 Uhr	15' / 30'
	Dünnwald, Aeltgen-Dünnwald-Str. – Stammheim	7:00 – 1:00 Uhr	30'
156	Bf Deutz/Kölnarena – Am Grauen Stein	–	–
157	Ostheim – Eggerbachstr.	5:00 – 1:30 Uhr	15' / 30'
	Eggerbachstr. – Holweide (S)	7:30 – 23:00 Uhr	30'
	Holweide (S) – Sigwinstr.	13:00 – 19:30 Uhr	30'
	Sigwinstr. – Dünnwald, Aeltgen-Dünnwald-Straße	–	–
159	Poll – Buchheim, Herler Str.	5:30 – 1:00 Uhr	15' / 30'
	Buchheim, Herler Str. – Kochwiesenstr.	–	–
RufBus 187	Neubrück – Friedhof Lehm-bacher Weg – Brück, Am Schildchen	–	–

## V.) Infrastrukturelle Maßnahmen

Für die Umsetzung des Busnetzes gemäß vorliegendem Vorschlag von Verwaltung und KVB sind keine infrastrukturellen Maßnahmen erforderlich. Sollte die Einrichtung eines AST- oder RufBus-Verkehrs im Germanenviertel bzw. in der Siedlung Mielenforster Heide beschlossen werden, müssen

dort entsprechend neue AST- oder RufBus-Haltestellen eingerichtet werden. Da diese Verkehre mit Taxi-Fahrzeugen gefahren werden, reicht hierfür die Aufstellung von Haltestellenmasten aus.

## **VI.) Gesamtbewertung und Zeitplan für Beschlussfassung und Umsetzung des Konzepts**

Die Überprüfung des Busnetzes im Rechtsrheinischen Norden zeigte ein gut funktionierendes Nahverkehrsnetz, das den Bedürfnissen des überwiegenden Teils der Bevölkerung entspricht. Sowohl die Haushaltsbefragung als auch die Fahrgasterhebungen ergaben eine ausgewogene ÖV-Nutzung sowohl auf den stadtbahnähnlichen Linien 151, 152 und 153 als auch auf den vorwiegend als Zubringer zu S- und Stadtbahn genutzten Buslinien. Jede mögliche Modifikation musste daher auf ihre Wirkung auf die bestehende Nachfrage hin untersucht und abgewogen werden. Im Ergebnis der umfangreich vorgenommenen Prüfungen bleibt festzuhalten, dass sowohl Verwaltung als auch KVB – im Gegensatz zu den Veränderungen bei der Neuplanung der bisherigen Busnetze – nur geringfügige Änderungen im Bestandsnetz für zielführend halten. Daher werden als strukturelle Änderungen im Liniennetz hier nur die oben beschriebenen Veränderungen der Linien 155, 157 und 158 zur Umsetzung vorgeschlagen. Weiter gehende Änderungen würden das Gesamtgefüge in unangemessener Weise zu Ungunsten der derzeitigen ÖV-Nutzer verschieben, ohne dass adäquate Nachfragesteigerungen zu erwarten wären.

In der Summe lassen sich die Veränderungen im Busnetz Rechtsrheinisch Nord ungefähr aufwandsneutral umsetzen. Auf der Nachfrageseite können nach Umsetzung des Buskonzepts und entsprechender Eingewöhnungsphase gemäß Potenzialabschätzung täglich etwa 250 neue Fahrgäste gewonnen werden. Damit ist in jedem Falle sichergestellt, dass das hier vorgelegte Busnetz gegenüber dem Status Quo ergebnisneutral betrieben werden kann.

Flankierend werden Verwaltung und KVB an einer weiteren Verbesserung der Pünktlichkeit und der Anschlüsse im Busnetz Rechtsrheinisch Nord arbeiten. Gemäß den Ergebnissen des Kommunalen Mikrozensus 2004 zur Nutzung und Bewertung des ÖPNV in Köln liegen in diesen Bereichen die größten Verbesserungspotenziale.

Eine abschließende Beschlussfassung des Verkehrsausschusses vor der Sommerpause vorausgesetzt, wird das neue Busnetz Rechtsrheinisch Nord zum verbundweiten Fahrplanwechsel im Dezember 2008 umgesetzt.

**Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.**