

## Maßnahmenpaket

Zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO<sub>2</sub> im Jahr 2020 werden für die Stadt Köln die folgenden Maßnahmen vereinbart:

### Clevischer Ring

- a) Sperrung einer Fahrspur auf der Mülheimer Brücke und Lastbegrenzung für LKW auf max. 2,8 t im April 2019

Seit April 2019 haben die Baumaßnahmen zur Sanierung der Mülheimer Brücke begonnen, die je Fahrrichtung die Reduktion auf einen Fahrstreifen und eine Lastbegrenzung auf 2,8 t vorsehen. Begleitend hierzu wurde im Bereich der rechts- und linksrheinischen Brückenauffahrt als auch im Zufluss in Höhe Mülheimer Zubringer die Verkehrsführung geändert.

Die Änderung der Verkehrsführung zusammen mit den Verkehrsbeschränkungen haben auf dem Clevischen Ring zu einer Abnahme der Verkehrsbelastungen um 9.000 Kfz/24h geführt. Das entspricht einem Rückgang um 20 %.

Die Baustellensituation wird absehbar bis 2024 andauern. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird eine Wirkungskontrolle durchgeführt. Sollte der gleitende Jahresmittelwert nach Abschluss der Bauarbeiten den Grenzwert für NO<sub>2</sub> nicht einhalten, gilt die Auffanglösung nach § 4 des Vergleiches entsprechend.

- b) Folgende Verbesserungen für den Radverkehr entlang des Clevischen Rings sind vorgesehen (Beschlussfassung in 2020, Umsetzung aller Maßnahmen zum Ende 2021):

- < Zwischen Clevischer Ring 121b und Böckingpark: Sanierung des baulichen Radweges, Anbringen von „Frankfurter Hüten“
- < Entlang Böckingpark bis Dünnwalder Straße: Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Optimierung der Radverkehrsführung (geplant Ende 2020)
- < Zwischen Dünnwalder Straße und Markgrafenstraße: Markierung einer Busspur mit Freigabe für den Radverkehr, Schaffung einer neuen Radverkehrsverbindung

- ⟨ Zwischen Markgrafenstraße und Langemaß: Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Markierung eines Schutzstreifens

### **Aachener Straße (Weiden)**

#### a) Expressbuslinien Aachener Straße

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurden zwei neue Buslinien eingeführt, welche auf der Aachener Straße zur Beschleunigung überwiegend auf einer Busspur geführt werden. Die Linien beginnen in den Wohngebieten Widdersdorf/Lövenich bzw. Weiden/Junkersdorf und werden über die Aachener Straße in Richtung Innenstadt geführt. Als attraktive Umstiege zum SPNV werden u. a. der Bahnhof West und als Endhaltestelle der Kölner Hauptbahnhof angefahren. Die Linien verkehren in den Hauptverkehrszeiten werktags zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 15 und 19 Uhr. Anhand der Fahrgastzahlen aus Januar und Februar 2020 ist mit einem Anstieg von ca. 27 % der durchschnittlichen Fahrgäste pro Tag (Januar: 1.706; Februar: 2.172) bereits eine positive Tendenz der Nutzung erkennbar. Zur Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist die Busspur (neben Taxen) auch für E-Fahrzeuge freigegeben.

Um die Attraktivität der Linien weiter zu steigern, werden derzeit bauliche und betriebliche Optimierungsmöglichkeiten untersucht und bei positiver Bewertung umgesetzt.

#### b) Zuflussdosierung Aachener Straße seit Ende 2019

Im werktäglichen Tagesverkehr wurde im Oktober 2019 auf der Aachener Straße in Höhe der P+R Anlage Weiden West an einer bestehenden Lichtsignalanlage die Grünzeit reduziert, um einen Zielwert von maximal 700 Kfz/h zu erreichen.

In der morgendlichen Spitzenstunde wurde vormals ein Zufluss von 1080 Kfz/ Spitzenstunde ermittelt. Mit der Zuflussdosierung wird der positive Effekt bewirkt, dass der Verkehrsfluss im Bereich der Aachener Straße verbessert wird, so die Abwicklung des Busverkehrs beschleunigt ist und emissionssteigernde Fahrvorgänge von Stop and Go vermieden werden.

Der Verkehrsteilnehmer wird zur modalen oder zeitlichen Verlagerung seiner Fahrten angeregt.

### **Neumarkt**

#### Wegnahme der Rechtsabbiegerspur vom Neumarkt in die Fleischmengergasse seit Herbst 2019.

Die Sperrung des Rechtsabbiegers vom Neumarkt in die Fleischmengergasse ist im Oktober 2019 umgesetzt worden. Beobachtungen lassen erkennen, dass die Maßnahme wesentlich dazu beiträgt, den bisher vorhandenen Konflikt an diesem Knoten zwischen Pkw, Fahrrad und Fußgängern deutlich zu entschärfen. Die Maßnahme stärkt somit den nicht motorisierten Verkehr, und verbessert den Verkehrsfluss der Kraftfahrzeuge auf der Ost-West-Achse.

### **Luxemburger Straße**

#### LSA-Erneuerung und –Optimierung Luxemburger Straße

Insgesamt wurden bis Ende 2019 zwanzig Ampelanlagen erneuert. Im Rahmen der Arbeiten wurden akustische und taktile Signalisierungen für sehbehinderte Personen inklusive taktiler Leitelemente im Boden, Video-Detektion zur Verlängerung der Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger in Schul- und Kindergartennähe sowie Detektoren zur Erfassung des Verkehrs auf den Fahrbahnen eingeführt.

Zudem wurden im Rahmen der Umbaumaßnahmen die Fahrbahnen der Luxemburger Straße neu geordnet, um den Radverkehr zu integrieren und die Attraktivität für den Fußverkehr sowie die Fahrgäste des ÖPNV zu steigern. Eine erweiterte Sensorik der neuen Ampelanlagen verbessert den Verkehrsfluss und reduziert die Wartezeiten für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr, der die Luxemburger Straße quert. Durch eine modernisierte Verkehrssteuerung mit an die Verkehrsnachfrage angepassten Schaltprogrammen wird zudem ein Beitrag zur Minderung der Luftschadstoffbelastung geleistet. Die neuen Ampelanlagen wurden an den zentralen Verkehrsrechner angeschlossen, was insbesondere bei Störungen ein schnelles Eingreifen ermöglicht.

Ab Anfang des Jahres 2020 werden tageszeitlich variierende Signalprogramme geschaltet, die den unterschiedlichen Verkehrsbelastungen gerecht werden. Durch die Anpassung an den einzelnen Kreuzungen wurden die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV verbessert. Die Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Menschen sind nun ebenfalls berücksichtigt worden, so dass die Maßnahme einen Beitrag zur Änderung des Modal-Split und zur Förderung der Nahmobilität darstellt.

Die Optimierung der Lichtsignalanlagen hat zur Folge, dass Wartezeiten und die Stauhäufigkeit und somit Stop-Go-Verkehr vermieden wird und auch durch eine Änderung des Level-of-Service die Emissionsbelastung gemindert wird. Mit der geänderten Koordinierung und Schaltung situationsangepasster Programme werden weitere Verbesserungen in 2020 wirksam.

### **Justinianstraße**

#### a) Baustelle Deutz-Mülheimer Straße mit verkehrsminderndem Einfluss auf die Justinianstraße:

Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt in Folge über die nächsten 10 Jahre die Überführungsbauwerke über die Deutz-Mülheimer Straße im Einzugsbereich der Justinianstraße nacheinander zu sanieren bzw. zu erneuern. Die DB Netz AG hat den Beginn der Hauptbaumaßnahme für den 14.06.2020 angezeigt. Im Zuge dieser Bauarbeiten kommt es zu Verkehrseinschränkungen. Mit der Genehmigungsbehörde im Amt für Verkehrsmanagement ist zu der Verkehrsführung und dem Zeitpunkt der Durchführung Einvernehmen hergestellt worden.

Um die entsprechenden Baustellenbewegungsräume zu schaffen ist die Einziehung eines Fahrstreifens in jede Fahrrichtung erforderlich.

Die stadtauswärtige Richtung entfaltet jedoch keine kapazitätseinschränkende Wirkung, da die Deutz-Mülheimer Straße in dieser Richtung von dreispurig auf zweispurig vermindert wird, der jeweilige Zufluss aus der Opladener Straße ebenfalls zweispurig und der Zufluss aus der Justinianstraße nur einspurig erfolgt. Die Minderung der

Verkehrsbelastung erfolgt ausschließlich auf der stadteinwärtigen Richtung der Justinianstraße.

Durch Verkehrserhebung am 29.10.2019 wurde die Querschnittsbelastung an der Messstelle ermittelt, die gegenüber der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2015 eine geringfügig höhere Verkehrsbelastung aufweist. Zur Ermittlung der Minderung der Verkehrsbelastung wurde besagte letztmalig im Jahr 2015 an der Kreuzung Opladener Straße/Justinianstraße/Deutz-Mülheimer Straße durchgeführte Knotenstromerhebung genutzt, anhand derer die Auswirkungen der Minderung der Durchflusskapazität auf den Messquerschnitt Justinianstraße hergeleitet wurden.

Auf Grundlage der Verkehrserhebung vom 12.11.2015 wurden im Zuge der Baustellenplanung folgende Verkehrsreduzierungen prognostiziert: durch den verminderten Zufluss von der Deutz-Mülheimer-Straße in die Justinianstraße vermindert sich das Verkehrsaufkommen in der Justinianstraße um 3.900 Kfz/24h. Dies entspricht einem Rückgang um 24 %.

- b) Zusätzlich zu der Baumaßnahme wird die LSA-Steuerung der Kreuzung Justinianstraße/Deutz-Kalker Straße digitalisiert und optimiert. Damit wird der Abfluss aus der Justinianstraße insbesondere im belasteten Straßenabschnitt verbessert. Die Umsetzung wurde wegen der aktuell nicht möglich gewesenen Sondierungen von Kampfmitteln, für die dort im Untergrund eine Verdachtsfläche besteht, auf das IV. Quartal 2020 verschoben.

### **Maßnahmen mit stadtweitem Effekt**

#### **Einführung eines Lkw-Transitverbotes in der Innenstadt seit August 2019**

Eine Minderung des Lkw-Verkehrsaufkommens wird durch das Lkw-Transitverbot erreicht. Das Verbot gilt für den Kölner Innenstadtbereich seit August 2019. Lkw-Fahrzeuge, die die Euro-VI-Norm erfüllen, sind von dem Verbot nicht erfasst. Eine Karte befindet sich in Anhang 1.

## **Erweiterung der Grünen Umweltzone seit Oktober 2019**

Die Ausweitung der Grünen Umweltzone insbesondere im rechtsrheinischen Stadtbereich führt zu einer weiteren Reduzierung der Emissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität im Stadtgebiet führen. Eine Karte befindet sich in Anhang 2.

## **Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des Radverkehrs**

### **allgemein**

Eine Flächenumverteilung durch Umwandlung von Kfz-Fahrspuren in Radspuren auf Grundlage des Beschlusses des Verkehrsausschusses zum Radverkehrskonzept Innenstadt (RVKI) vom 14.06.2016 ist teilweise bereits umgesetzt oder noch geplant, v.a.:

- < Radfahrstreifen auf den Kölner Ringen auf Grundlage von konkretisierenden Beschlüssen des Verkehrsausschusses vom 05.12.2017 und 09.07.2019 (umgesetzt: Theodor-Heuss-Ring 2018, Hohenstaufenring-Nord 2018, Sachsenring 2019; geplant 2020: Hohestaufenring-Süd (III.-IV. Quartal), Ubierring (III. Quartal), Hohenzollernring Süd (IV. Quartal); Umsetzung geplant ab 2021: Salierring, Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring, Hansaring);
- < Radfahrstreifen auf der Nord-Süd-Fahrt mit bereits umgesetzten Maßnahmen auf Vorgebirgstraße (2016; 2019) der Ulrichgasse (2017; 2018) und einem Abschnitt der Tel-Aviv-Straße-Nord (umgesetzt 2020), sowie geplanten Maßnahmen u.a. auf der Tel-Aviv-Straße-Süd (Lückenschluss zwischen Ulrichgasse und Tel-Aviv-Straße-Nord Umsetzung geplant ab IV. Quartal 2020), der Riehler Straße und der Turiner Straße (ab 2021), sowie kontinuierlich der verbleibenden Abschnitte;
- < Radfahrstreifen auf Haupttrouten in den Stadtteilen, u.a. auf der Achse Friesenplatz / Magnusstraße / Zeughausstraße / An der Burgmauer (Umsetzung geplant ab III. Quartal 2020) und der Achse Gladbacher Straße (umgesetzt 2018) / Christophstraße / Gereonstraße / Unter Sachsenhausen / An den Dominikanern (Umsetzung geplant ab III. Quartal 2020);

- ⟨ Erarbeitung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten und Fahrradstraßennetzen für die Stadtbezirke sowie Einzelmaßnahmen in den Kölner Stadtbezirken (kontinuierlich);
- ⟨ Bau von fünf vollautomatisch betriebenen Bike Tovern mit je 120 Fahrradabstellplätzen (Bau ab 2020 bis 2022).

Weitere Projekte wurden eingeleitet bzw. konkrete Ausführungsplanungen für erste Umsetzungsschritte werden derzeit erarbeitet:

- ⟨ Neue Rheinquerungen in Höhe Bastei, Rheinauhafen;
- ⟨ Optimierungen vorhandener Rheinbrücken (Zweirichtungsradwege, Anschlussrampen), aktuell Mülheimer Brücke, Hohenzollernbrücke;
- ⟨ Schaffung von hochwertigen rd. 4.000 Fahrradabstellplätzen an Haltestellen des ÖPNV zur Förderung von Bike-and-Ride (Fahrradsammelgaragen und überdachte Doppelstockparker);
- ⟨ Erarbeitung einer Radschnellwegkonzeption für das Kölner Stadtgebiet; das Konzept wird voraussichtlich bis Mitte 2021 vorliegen;
- ⟨ Die Beteiligten des Vergleichs befürworten das laufende Projekt eines Radschnellweges Frechen – Köln; die Umplanungen sind noch nicht abgeschlossen, werden aber mit Nachdruck verfolgt; nach Abschluss der Planungen werden zügig Förderanträge beim Land Nordrhein-Westfalen gestellt;
- ⟨ Fortführung der überregionalen Zusammenarbeit der Machbarkeitsstudie Rad - Pendler - Routen im rechtsrheinischen Köln und den Kreisen und Kommunen;
- ⟨ Fortführung und Ausweitung des Fahrradverleihsystems der Kölner Verkehrsbetriebe;
- ⟨ Erarbeitung von Radverkehrshauptnetzen für die Stadtbezirke u.a. Einführung eines stadtweiten Fahrradverleihsystems mit tariflicher Integration für ÖPNV-Abokunden (30 Minuten kostenlos fahren) und Ausweisung von ca. 13 Mobilstationen.
- ⟨ Der Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Köln hat einen Prüfauftrag erteilt, in welcher Weise im Bereich der Aachener Straße vom Neumarkt bis zur Moltkestraße stadtauswärts ein geschützter Radverkehrsstreifen

eingerrichtet werden kann. Wenn der Verkehrsausschuss zu einem Baubeschluss gelangt, wird die Stadt Köln die Maßnahme zügig umsetzen.

- < Die Stadt Köln wird zweimal im Jahr den Radfahrverbänden ein Gesprächsangebot machen, um sich gemeinsam über die Radverkehrssicherheit in der Stadt Köln auszutauschen.

### **Umstellung der ÖPNV-Busflotte:**

Die Stadt Köln vergibt die ihr zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für den Busverkehr bereits seit einigen Jahren nach emissionspezifischen Kriterien. Dieses Vorgehen hat dazu geführt, dass verstärkt Busse mit der aktuellen Abgasnorm Euro VI oder Elektrobusse angeschafft wurden, um die Fördermittel zu erhalten. Für Fahrzeuge mit der Abgasnorm Euro IV werden bereits seit 2018 keine Fördermittel mehr ausgezahlt. Seit der Verschärfung der Förderrichtlinie im Jahr 2019 werden im aktuellen Förderjahr 2020 ausschließlich Fahrzeuge mit der Euro VI Norm gefördert.

Zudem verfolgt die Stadt Köln im Rahmen ihres im Jahr 2018 verabschiedeten Green-City-Masterplans eine umfangreiche Strategie zur Minderung der lokalen Luftschadstoffemissionen. Die Erneuerung der Busflotte im ÖPNV bildet eine wichtige Maßnahme innerhalb dieser Strategie.

Es wurden im Jahr 2019 alle von der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) eingesetzten Busse (inklusive derer von Auftragsunternehmen), die der Norm EURO V entsprachen, mit SCRT-Filtern ausgerüstet, so dass auch diese Busse Schadstoffcharakteristika der Norm EURO VI aufweisen.

Im Jahr 2019 wurden durch die KVB und ihre Tochterunternehmen der Schilling-Gruppe noch 14 Fahrzeuge der Klasse Euro IV eingesetzt. Diese Fahrzeuge werden voraussichtlich bis zum 30.06.2020 durch Euro-VI-Fahrzeuge ersetzt

Die aktuellen Busflottenzusammensetzungen von KVB und deren Subunternehmen können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Stand 14.04.2020	EURO III	EURO IV	EEV	EURO VI und EEV mit Nox Filter	E-Busse
Fahrzeuge KVB	0	0	18	245	9
			Reservefahrzeuge		
GL			14	170	9
Solo			4	74	
Mini				1	
Fahrzeuge Nachunternehmer 1 i. A. der KVB	0	0		122	
Fahrzeuge Nachunternehmer 2 i. A. der KVB				10	
Fahrzeuge Nachunternehmer 3 i. A. der KVB	0			5	

Zudem ist vorgesehen, die Busflotte der KVB bis zum Jahr 2030 komplett auf Elektrobusse umzustellen.

Hierzu hat der Rat der Stadt Köln am 27.09.2018 einen entsprechenden Beschluss gefasst (vgl. Vorlage-Nr. 1094/2018, Umstellung des Linienbusnetzes auf alternative Antriebsformen).

Es laufen derzeit umfangreiche Planungen dazu. Darüber hinaus setzt die im Stadt-Umland-Verkehr tätige Regionalverkehr Köln GmbH zunehmend mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenbusse ein.

Die Umstellung der KVB-Busflotte auf Elektroantriebe hat Ende des Jahres 2016 begonnen. Seitdem werden auf der Innenstadtlinie 133 acht Elektrobusse im täglichen Linienverkehr eingesetzt. Die auf dieser Linie gemachten positiven Erfahrungen haben zu dem Plan geführt, bis zum Jahr 2030 alle KVB-Buslinien auf batterieelektrische Antriebe umzurüsten.

Ende des Jahres 2020 soll die Auslieferung von 53 weiteren Elektrobussen beginnen, die ab dem Jahr 2021 auf sechs Linien zum Einsatz kommen sollen. Zur Umrüstung dieser sechs Linien werden zurzeit die

entsprechenden Infrastrukturanpassungen (z. B. durch Einrichtung von Ladestationen) geplant und umgesetzt. Bereits jetzt laufen die Planungen für die darauffolgende Ausbaustufe, für die weitere 51 Elektrobusse beschafft werden sollen. Mit Hilfe dieser 51 Busse sollen ab dem Jahr 2022 sechs weitere Buslinien elektrifiziert werden.

### **Verbesserung und Ausbau des bestehenden ÖPNV-Angebotes**

Zum aktuellen Sachstand zur Förderung und zum Ausbau des ÖPNV wird nachrichtlich auf Anlage 3 verwiesen. Die Stadt Köln bemüht sich um eine zukunftsgerichtete Tarifgestaltung, die Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr bietet.

### **Nachrüstung der Kommunalfahrzeuge**

Die Stadt Köln wird unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und technischen Gründen alle kommunalen Fahrzeuge unverzüglich nachrüsten, die förderfähig sind.

### **Erweiterung der Gebiete mit Parkraummanagement/Abbau von Parkplätzen**

Im Vergleich vom 31.12.2018 zum 31.12.2019 ist die Anzahl an bewirtschafteten öffentlichen Parkmöglichkeiten um 2.109 auf 53.389 Parkstände gestiegen.

Durch die Inbetriebnahme der Bewohnerparkgebiete Lindenthal-Nord III im Juli 2019 sowie die Inbetriebnahme der Bewohnerparkgebiete Ehrenfeld I bis IV wurden 3.370 Parkmöglichkeiten im Jahr 2019 neu in die Bewirtschaftung aufgenommen.

Gleichzeit entfielen innerhalb des Zeitraums 1.262 Parkmöglichkeiten. Der Rückbau von Stellplätzen erfolgte insbesondere zu Gunsten von:

- < Fahrradstraßen
- < Fahrradschutzstreifen
- < Fahrradabstellmöglichkeiten
- < Ausweitung Leihradangebot
- < Außengastronomie auf Stellplätzen

- < Baumpflanzungen
- < Einrichtung von allgemeinen und personenbezogenen Schwerbehindertenstellplätzen
- < Sonstige politische Beschlüsse zur Stärkung der Aufenthaltsqualität für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Durch die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten außerhalb der Innenstadt wird in der Fläche die Parksituation für Bewohnende verbessert, gleichzeitig stehen diese Stellplätze externen Parkraumnachfragenden nur noch gegen Gebühr zur Verfügung. Bewohnerparkgebiete haben somit einen großen Anteil an der angestrebten Verkehrswende weg vom eigenen Kfz hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Der Wegfall der 1.262 Parkplätze erfolgte hauptsächlich im Innenbereich, insbesondere durch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Zu nennen ist hier die Umgestaltung der Kölner Ringe analog des Pilotprojektes „Ring frei“ zwischen Zülpicher Platz und Lindenstraße. Im Laufe des Jahres 2020 werden weitere Parkmöglichkeiten zu Gunsten anderen Nutzungen zurückgebaut.

Das „Verkehrskonzept Altstadt“ soll das Grundgerüst für die verkehrliche Entwicklung der Altstadt vorgeben. Das Konzept (Beschlussvorlage Verkehrsführungskonzept Altstadt – beschlossen im Verkehrsausschuss am 26.03.2019) verfolgt folgende Ziele: die Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Straßenlandes, Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs, Reduzierung des Parkens im öffentlichen Raum und die Senkung des Verkehrsaufkommens. Durch die Wegnahme von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum wird der Parksuchverkehr reduziert.

Bereits voraussichtlich im Juni 2020 werden ca. 200 Stellplätze dem Kfz-Verkehr entzogen und durch Folgenutzungen wie Radabstellanlagen, Sharing-Angeboten (E-Scooter, Leihräder, Lastenräder) oder Bänke und Begrünungen umgestaltet. So werden auch die Parkstände im Bereich Am Hof und Gürzenichstraße entfallen.

Weiterhin werden die Fahrradstraßen entlang der Wälle ausgebaut, auch dort werden Hunderte von Stellplätzen entfallen.

Mit einer neuen Stellplatzsatzung, die sich nun im politischen Beratungsgang befindet, beabsichtigt die Stadt, die Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen bei neuen Vorhaben insgesamt zu reduzieren. Dies wirkt sich mittel- bis langfristig positiv auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen und Bewohner und damit auch auf den Pkw-Besitz und eine verminderte Nutzung des Pkw aus.

### **Erhöhung der Parkgebühren**

Die vom Rat der Stadt Köln beschlossene Erhöhung der Parkgebühren ist nahezu stadtweit (Beginn Februar 2020) umgesetzt (Beschlussvorlage Parkgebührenordnung 2019 – Ratsbeschluss vom 26.09.2019). In der Innenstadt ist die Gebühr um 1/3 auf 4,00 € pro Stunde angehoben worden. In den Bezirken ebenfalls, allerdings auf nunmehr 2,00 € pro Stunde. Die Mehreinnahmen sind zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV vorgesehen. Mit Ausnahme der Parkscheinautomaten in den Bewohnerparkgebieten in Deutz sind alle anderen Parkscheinautomaten auf den erhöhten Gebührentarif umgestellt. Deutz wurde bislang nicht umgesetzt, da man die Realisierung der vom Rat beschlossenen Erhöhung der Parkgebühren von derzeit 1,5 € je Stunde auf zukünftig 4 € je Stunde in Zeiten der Corona-Pandemie zunächst ausgesetzt hat. Sobald die Messe und die Lanxess-Arena ihren Betrieb wieder voll aufgenommen haben, wird die Parkgebühr auf 4 € je Stunde erhöht.

Mit der Erhöhung der Parkgebühren in Verbindung mit der Reduzierung an Stellplätzen im öffentlichen Straßenland erhofft sich die Stadt eine Verringerung der Parksuchverkehre und eine verminderte Nutzung des Pkw für Fahrten in hochverdichtete Bereiche der Stadt.

### **Förderung der E-Mobilität**

Ein wesentliches Instrument, um den Kraftfahrzeugverkehr in Köln umweltfreundlicher zu gestalten, bildet der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Elektroladesäulen im öffentlichen Straßenraum. Die Stadtwerke Köln GmbH (SWK) hat im Auftrag der Stadt ein Standortkonzept entwickelt, bei dem zunächst 200 Ladestationen mit 400

Ladepunkten und einem Anteil von 20 % Schnellladesäulen flächendeckend im Kölner Stadtgebiet aufgebaut werden sollen, und wurde vom Rat mit der Umsetzung beauftragt. Der entsprechende Beschluss des Rates wurde am 04.04.2019 gefasst (vgl. Vorlage-Nr. 3677/2018, „Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum der Stadt Köln (LIS-Köln): Standortkonzept“.) Die 200 Ladesäulen sollen im Zeitraum Mitte 2020 bis Ende 2021 installiert werden. Schon jetzt ist angedacht, das Ladesäulennetz ab dem Jahr 2022 weiter zu verdichten.

### **Festschreibung Tempo 30 in Teilen der Innenstadt**

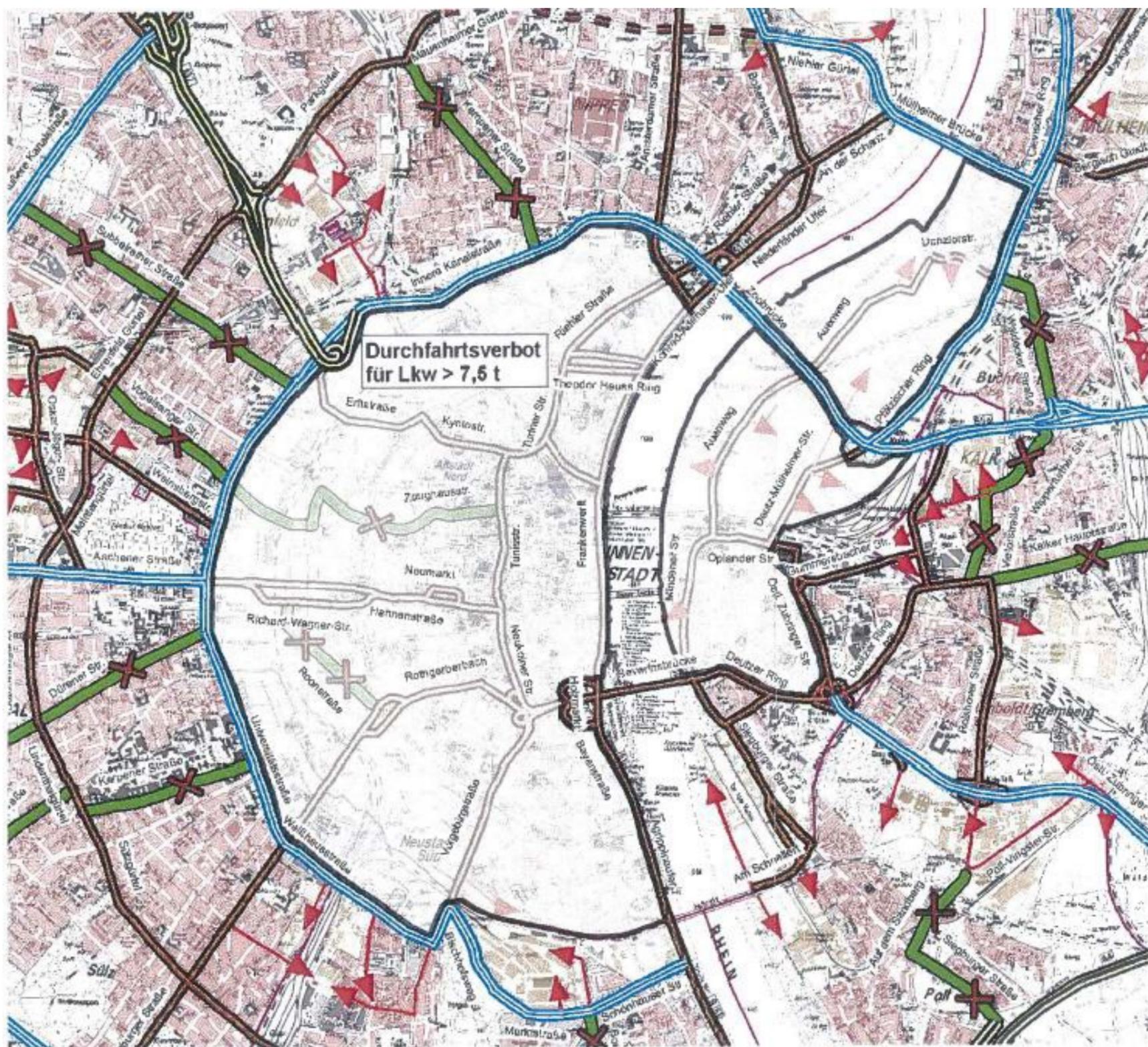
Ergänzend zu den bisherigen Maßnahmen beabsichtigt die Stadt Köln aus Gründen der Luftreinhaltung, im Gebiet zwischen den Kölner Ringen und dem Rhein fast flächendeckend Tempo 30 einzurichten. Drei der innerstädtischen Hauptverkehrsachsen sollen zunächst von dieser Regelung ausgenommen werden (Rheinuferstraße, Nord-Süd-Fahrt/Kyotostraße und Rothgerberbach/ Perlengraben). Hierzu werden, bis zum 2. Halbjahr 2020, makroskopische Verkehrsuntersuchungen mit dem städtischen Verkehrssimulationsmodell durchgeführt. Aufgezeigt werden die Auswirkungen auf die Kfz-Verkehrsmengen und Verlagerungen des Verkehrs auf Alternativrouten.

Mittelfristig ist beabsichtigt, auf der Nord-Süd-Fahrt/Kyotostraße eine der durchgehenden Richtungsfahrbahnen für den Radfahrer zu reservieren. In diesem Zuge kann und soll auch auf dieser Achse die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden. Die Auswirkungen dieser Veränderung werden ebenfalls untersucht und sollen Grundlage für die Entscheidung über die Aufnahme dieser Maßnahme in den Luftreinhalteplan sein.

### **Emissionsarmer bzw. emissionsfreier Lieferverkehr – Hub- and Spoke System für die Rheinhäfen (Bahnshuttle als Lkw-Ersatz):**

Es werden aktuell Kooperationspartner für eine Verlagerung auf die Schiene gesucht und ggf. eine Machbarkeitsstudie unter Beteiligung der Stadt Köln erstellt.

### Lkw-Transitverbotszone Innenstadt (> 7,5 t)



Weißer Fläche: Transitverbot

Blaue Strecken: LKW-Führung

Grüne Strecken: LKW-Vermeidung

## Anhang 2



Stand: 4.06.2020

# Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	26.05.2020

## ÖPNV Roadmap - aktueller Sachstand

Die ÖPNV-Roadmap wurde im Jahr 2018 (Vorlagen-Nr. 0606/2018) vorgestellt.

In Kapitel A dieser Mitteilung wird der aktuelle Stand zu den Maßnahmen für den Stadtbahnaus- und -neubau mitgeteilt. In Kapitel B sind die Maßnahmen aufgeführt, die seither zur Kapazitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ergänzend realisiert wurden. Kapitel C zeigt einen Ausblick auf die Vorschläge zum Fahrplanwechsel 2020.

### A Sachstände zum Stadtbahnaus- und -neubau

#### 1. Ertüchtigung der Ost-West-Achse (OWA) zum Betrieb mit Langzügen

Zur Bearbeitung des gesamtstädtisch bedeutsamen Projektes Ost-West-Achse (OWA) wurde ein Projektmanagement aufgebaut.

Das Projektteam ist erfolgreich gestartet und hat mit Unterstützung eines technischen Büros und einer juristischen Beratung folgende europaweite Vergabeverfahren eingereicht:

- Generalplanerleistungen in zwei Paketen
  - OWA-West: von Weiden-West bis Universitätsstraße
  - OWA-Innenstadt: mit den Losen Tunnel sowie oberirdische VarianteDas entsprechende Präqualifikationsverfahren ist für das Paket OWA-West bereits abgeschlossen.
- Verkehrsgutachten und Projektsteuerung stehen vor der Veröffentlichung.

Für die Planung des Abschnittes OWA-Bestandstunnel ist als erster Schritt die Erstellung eines Brandschutzgutachtens erforderlich. Die Vergabe befindet sich in der Vorbereitung.

Die Federführung für die Planung und den Umbau der Haltestellen im Bereich „OWA Ost“ wurde an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) übertragen (Vorlagen-Nr. 2399/2019).

Um eine ergänzende städtebauliche Gestaltung, vor allem in der Innenstadt, zu gewährleisten, wird verwaltungsintern die weitere Vorgehensweise abgestimmt. Die Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und die entscheidenden gestalterischen Maßnahmen aus der Machbarkeitsstudie und dem städtebaulichen Masterplan Innenstadt bilden die Grundlage für die anstehenden Planungen. Durch die Einbindung des Stadtplanungsamtes werden die stadtgestalterischen Interessen der an der Planung der Ost-West-Achse beteiligten Ämter hinsichtlich einer umfassenden städtebaulichen Gestaltung in Einklang gebracht.

Aktueller Planungsstand:

OWA West:	Die Generalplanung wird voraussichtlich Ende 2020 beauftragt.
OWA Innenstadt:	Die Generalplanung wird voraussichtlich im ersten Quartal 2021 beauftragt.
OWA Bestandstunnel:	Die Ausschreibung des Brandschutzgutachtens wird zurzeit vorbereitet.
OWA Ost:	Die Planung wird von der KVB in 2020 aufgenommen.

Öffentlichkeitsbeteiligung:

1. Phase:	In 2018 abgeschlossen. Die Ergebnisse sind in die politische Beratung eingeflossen.
2. Phase:	Im Zuge der Vorplanung wird ein Konzept zur Einbindung der politischen Gremien und der Öffentlichkeit vorgelegt. Denkbar wäre die Implementierung eines entsprechend besetzten Begleitgremiums.

Variantenentscheid: 2022/2023

Genehmigungsverfahren:

OWA West:	ab Ende 2022
OWA Innenstadt	abhängig vom Variantenentscheid ab 2023
OWA Ost:	ab 2022 durch die KVB

Bauausführung:

OWA West:	ab 2027
OWA Innenstadt	abhängig vom Variantenentscheid ab 2027
OWA Bestandstunnel	Umsetzungszeitpunkt abhängig vom Umfang, der sich aus dem Brandschutzgutachten ergibt
OWA Ost:	ab 2026 durch die KVB

Je nach Umfang der Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ist ein früherer Baubeginn möglich.

Unabhängig von dem geschilderten Verfahren prüfen KVB und Verwaltung, wie ein Testbetrieb für die 90-Meter-Züge bereits zur Fußball-EM 2024 möglich ist.

## **2. Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich**

Die Verwaltung plant aktuell, zeitgleich zur Entwicklung des Wohngebiets Rondorf Nord-West, zur Entflechtungsstraße sowie zur Seeverlegung und zu anderen Maßnahmen, die Stadtbahnanbindung von Rondorf und Meschenich auf Grundlage des Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses des Rates der Stadt Köln vom 27.09.2018 (Vorlagen-Nr. 1614/2018). Die Strecke führt vom Ausbauende der 3. Baustufe in der Bonner Straße (Haltestelle Arnoldshöhe) bis nach Rondorf und Meschenich Nord (1. Bauabschnitt) und weiter bis Meschenich Süd (2. Bauabschnitt). Auf der ca. 6,5 km langen Trasse sind insgesamt sechs Haltestellen vorgesehen. Die Vorstellung einer Vorzugsvariante nach Untersuchung der alternativen Trassenführungen ist für 2021 vorgesehen.

Alternative Trassenführungen sind im Bereich des Bonner Verteilerkreises wie auch im Siedlungsbereich von Rondorf möglich. Je nach Bauform der Verteilerkreisquerung werden die Realisierungszeiten variieren. Im Bereich von Meschenich wird der Bedarf bzw. die notwendige Größe von P+R-Anlagen/Mobilitätshubs untersucht.

Aktueller Planungsstand:

Generalplaner und Gutachter zur Untersuchung der Trassenalternativen sind beauftragt.

Öffentlichkeitsbeteiligung:

läuft seit 2018

Genehmigungsverfahren:  
Planfeststellungsverfahren ab 2023

Bauausführung:  
frühestens ab 2024

Zurzeit wird geprüft, ob und wenn ja, wie die Abläufe bis zum Bau beschleunigt werden können.

Im Vorlaufbetrieb soll in Abhängigkeit von der Realisierung der Neubebauung eine Interims-Buslinie eingerichtet werden. Details der Linienführung und Taktung werden zu einem späteren Zeitpunkt geklärt.

### **3. Stadtbahnanbindung Mülheim-Süd und Stammheim/Flittard**

Die Stadtteile sollen über eine weitere, aus dem Innentunnel kommende Stadtbahnlinie, die über die Severinsbrücke und Deutz bis zur Messe geführt wird, erschlossen werden. Hierzu ist die Schaffung einer Entlastungsstrecke zur Bestandsstrecke der Stadtbahnlinie 4 zwischen der Messe und dem Wiener Platz über die Deutz-Mülheimer Straße unter Mitfinanzierung durch Investoren (Mülheim-Süd) sowie die Realisierung einer nördlich der Stadtbahnhaltestelle Keupstraße abgehenden Strecke nach Stammheim und Flittard vorgesehen.

Der Bau der Abschnitte Mülheim-Süd und Stammheim/Flittard soll in zwei Losen erfolgen.

Aktueller Planungsstand:

Mülheim-Süd: Projektvorbereitung, Planung ab 2020  
Stammheim/Flittard: Projektvorbereitung; gemäß Ratsbeschluss vom 14.05.2020 wird die Federführung zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie auf die KVB übertragen (Vorlagen-Nr. 0866/2020).

Öffentlichkeitsbeteiligung:

Mülheim-Süd: 2021  
Stammheim/Flittard: 2023

Genehmigungsverfahren:

Mülheim-Süd: ab 2022  
Stammheim/Flittard: ab 2026

Bauausführung:

Mülheim-Süd: ab 2024  
Stammheim/Flittard: ab 2028

### **4. Linksrheinische Gürtelverlängerung**

In einem ersten Schritt sollen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Lösungen für die erforderliche Unterfahrung des Güterbahnhofs Klettenberg und den Klettenberger Wochenmarkt erarbeitet werden, um die Netzlücke bis zur Bonner Straße zu schließen. Perspektivisch ist auch eine unterirdische Weiterführung der Gürteltrasse über die Parkstadt Süd in das Rechtsrheinische mit Erschließung des Deutzer Hafens bis Mülheim denkbar.

Aktueller Planungsstand:  
Projektvorbereitung

Öffentlichkeitsbeteiligung:  
Beginn ab 2021

Genehmigungsverfahren:  
ab 2025

Bauausführung:  
ab 2030

## 5. Bahnsteigverlängerungen für die Stadtbahnlinien 4, 13 und 18

Im Rahmen der Planung für den Einsatz von längeren Zügen auf den Stadtbahnlinien 4 und 13 (Vorlagen-Nr. 2723/2018) hat es eine weiterführende Kapazitätsuntersuchung durch die KVB gegeben. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es auf der Stadtbahnlinie 18 derzeit bereits zu Engpässen kommt, die sich nach aktuellen Erkenntnissen zukünftig noch verschärfen werden.

Aus diesem Grund hat der Rat der Stadt Köln am 06.02.2020 beschlossen, der KVB in Ergänzung des Stadtbahnvertrages vom 03./09.09.1991 die Federführung für die Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 18 durch die Verlängerung von Bahnsteigen an den Haltestellen Thielenbruch und Vischeringstraße zu übertragen. Des Weiteren wurde beschlossen, dass die KVB für die Verlängerung der Bahnsteige an den Haltestellen Thielenbruch und Vischeringstraße und die Verwaltung für die Verlängerung des Bahnsteigs an der Haltestelle Zoo/Flora der Stadtbahnlinie 18 die Entwurfsplanung einschließlich Kostenberechnung (Leistungsphase 3 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure 2013 – HOAI 2013) erarbeiten, die Förderung sicherstellen und die notwendigen Genehmigungen beantragen. Weitere Details zur Ergänzung des Stadtbahnvertrages können der Vorlagen-Nr. 2662/2019 entnommen werden.

### Aktueller Planungsstand:

Linien 4 und 13: Planung läuft seit 2019  
Linie 18: Planung läuft seit 2020

Öffentlichkeitsbeteiligung:  
keine

### Genehmigungsverfahren:

Linien 4 und 13: ab 2020  
Linie 18: voraussichtlich ab 2021

### Bauausführung:

Linien 4 und 13: Ab 2021 soll mit dem Umbau der ersten Haltestellen auf der Linie 13 begonnen werden.  
Linie 18: voraussichtlich ab 2022

## 6. Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 im rechtsrheinischen Stadtgebiet

Ursprünglich war geplant die Linie 7 um 2 Haltestellen bis zur Ranzeler Straße zu verlängern. In Folge einer Untersuchung des Rhein-Sieg-Kreises (RSK) und der Stadt Bonn zum Projekt der Stadtbahn Bonn-Niederkassel-Köln, dass eine Führung der Linie 17 bis Niederkassel/Lülsdorf vorsieht, wurde die Verwaltung mit Vorlagen-Nr. 1709/2019 beauftragt, im weiteren Planungsverlauf eine Verlängerung der Linie 7 bis zu einem möglichen Verknüpfungspunkt mit der Linie 17 zu berücksichtigen.

Eine Beschlussvorlage zur Aufgabenübertragung an die KVB befindet sich in Vorbereitung.

Der weitere Planungsverlauf der Verlängerung der Linie 7 von Zündorf (Süd) bis zu dem Anschluss an die zukünftige Linie 17 ist abhängig von den Ergebnissen der noch durchzuführenden vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Linie 7 und der abschließenden Linienführung der Linie 17.

Nach Untersuchung der technischen Machbarkeit für die Verlängerung der Linie 7 sind hinsichtlich der wirtschaftlichen Machbarkeit zwei Varianten zu untersuchen:

- a) Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators bei gleichzeitiger Realisierung der Linie 17 und der Verlängerung der Linie 7 bis zum Verknüpfungspunkt mit der Linie 17.
- b) Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators bei separatem, nachgelagertem Bau der Linie 7 von Zündorf bis zum Verknüpfungspunkt mit der Linie 17. Hierzu sind die notwendigen Flächen freizuhalten.

Die Machbarkeitsstudie wurde vom RSK beauftragt.

Öffentlichkeitsbeteiligung:

nach Ergebnissen der Voruntersuchungen

Genehmigungsverfahren:

ab Mitte 2021

Bauausführung:

ab 2023 (nur für den Abschnitt bis zur Ranzeler Straße)

## **7. Weitere Projekte (in Abhängigkeit zu den zuvor genannten Projekten)**

### **Widdersdorf**

Vor einer Priorisierung der Stadtbahnanbindung von Widdersdorf ist zunächst eine Entscheidung der politischen Gremien erforderlich, ob diese durch die Stadtbahnlinie 1 oder die Stadtbahnlinie 4 hergestellt werden soll. Eine Vorstudie hierzu wurde vom Rhein-Erft-Kreis (REK) in Zusammenarbeit mit Stadt Köln und KVB beauftragt. Die Ergebnisse werden zurzeit ausgewertet. Voraussichtlich Ende 2020 soll von den politischen Gremien eine Variante beschlossen werden. Auf dieser Grundlage kann dann von der Stadt Köln unter Beteiligung des REK und der KVB eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden.

### **Neubrück**

Der geplante Stadtbahnanschluss von Neubrück kann erst im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen erfolgen. Zurzeit wird dieses Vorhaben noch nicht bearbeitet.

### **Rechtsrheinische Gürtelstrecke**

Für die rechtsrheinische Gürtelstrecke werden sowohl die Fördermöglichkeiten als auch die verkehrliche Bedeutung im Vergleich zu den anderen Erweiterungsmaßnahmen geringer eingeschätzt; daher wird das Vorhaben noch nicht geplant.

### **Barrierefreiheit und Stadtbahnhaltestelle am Bf. Köln-Süd**

Unabhängig von diesen Netz- bzw. Kapazitätserweiterungsmaßnahmen werden zudem die Themen Barrierefreiheit und Errichtung einer neuen Stadtbahnhaltestelle am Bf. Köln-Süd (Deutsche Bahn AG) parallel bearbeitet.

## **8. Weitere betriebliche Ergänzungen im Stadtbahnverkehr**

Mit Fertigstellung der planfreien Querung der Militärringstraße und der Stadtbahntrasse der Stadtbahnlinie 18 ist vorgesehen, die derzeit in Klettenberg endenden Fahrten in der Hauptverkehrszeit bis Hürth-Hermülheim zu verlängern. Hinsichtlich der erforderlichen Kostenbeteiligung ist noch eine entsprechende Entscheidung der Stadt Hürth erforderlich.

Aktueller Planungsstand:

Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen; die Vereinbarung mit der Stadt Hürth wird auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses erstellt.

Verfahren:

Planfeststellungsverfahren der HGK.

Bauausführung:

sobald Planfeststellungsbeschluss vorliegt.

**B Kapazitätssteigernde Maßnahmen seit Erstellung der ÖPNV Roadmap**

Bereits mit den Vorlagen zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2018 und Dezember 2019 wurden kurzfristig Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung durch Interims-Buslinien sowie unmittelbar im Stadtbahnnetz umgesetzt. Details dieser hier kurz aufgeführten Maßnahmen können den jeweiligen Vorlagen entnommen werden (Vorlagen-Nr. 1037/2018, 3565/2018, 1103/2019, 1418/2019 und 3149/2019).

**Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018:****Stadtbahnnetz**Linie 3:

Zum Schulbeginn im August 2018 wurde die Linienverlängerung in Bocklemünd/Mengenich in Betrieb genommen. Die Linie 3 fährt seitdem bis zur neuen Endhaltestelle Görlinger-Zentrum. Zudem wurden auch die Abfahrtszeiten geringfügig geändert.

Linie 18:

Samstags und sonntags fährt die Linie 18 zwischen Köln und Bonn seither tagsüber bis ca. 20:00 Uhr im 30-Minuten-Takt. Vorher wurden samstags ab ca. 16:00 Uhr sowie sonntags ganztägig diese Verbindungen nur im 60-Minuten-Takt angeboten.

**Busnetz**Linie 155:

Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 4 wurde die Buslinie 155 montags bis freitags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr von der Berliner Straße bis zur Haltestelle Wiener Platz und weiter bis zur Danzierstraße verlängert.

Linie 179:

Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 9 zwischen Ostheim und Bahnhof Deutz/Messe wurde interimweise die neue Buslinie 179 montags bis freitags zwischen 7:00 und 9:00 Uhr stadteinwärts sowie zwischen 15:00 und 20:00 Uhr stadtauswärts in einem 10-Minuten-Takt eingerichtet.

**Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019:****Stadtbahnnetz**Linie 3:

Die früher montags bis freitags zwischen ca. 9:00 und 15:00 Uhr in Holweide endenden bzw. beginnenden Fahrten der Linie 3 im 10-Minuten-Takt wurden bis zur Endhaltestelle Thielenbruch verlängert. Damit existieren montags bis freitags im gesamten Tagesverkehr umsteigefreie Verbindungen zwischen Thielenbruch und Deutz sowie eine Ergänzung und Entlastung der zwischen Buchheim und Thielenbruch parallel verkehrenden Linie 18. Darüber hinaus erhielt die Linie 3 in einigen Zeitbereichen andere Abfahrtszeiten.

Linie 13:

Die Linie 13 fährt nun auch im Nachtverkehr. Dabei wurde das Angebot der Linie 13 in den Wochen-

endnächten sowie in den Nächten vor Feiertagen auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt im gesamten Linienverlauf ausgeweitet. Außerhalb des Nachtverkehrs wurden die Abfahrtszeiten in einigen Zeitbereichen geringfügig angepasst.

#### Linie 17:

Der Zeitbereich, in dem die Fahrten der Linie 17 bis/ab Haltestelle Bahnhof Sürth führen, wurde morgens von zuvor ca. 7:00 bis 8:00 Uhr auf ca. 6:45 bis 10:00 Uhr sowie nachmittags von zuvor ca. 16:30 bis 18:00 Uhr auf ca. 15:30 bis 20:00 Uhr ausgeweitet. Damit können mehr Fahrgäste die Linie 17 als Alternative zur Linie 16 nutzen. Diese Ausweitung war möglich aufgrund der erweiterten Zeitbereiche, in denen die Wendeanlage am Bahnhof Sürth für die Linie 17 zur Verfügung steht (nach Verlängerung von Fahrten der Linie 16 von Sürth nach Wesseling).

### **Busnetz**

#### Linie 171:

Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 1 zwischen Kalk und der Innenstadt sowie zur Entlastung der Buslinie 159 zwischen Mülheim und Kalk wurde interimswise eine neue Buslinie 171 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.

#### Linien 172 und 173:

Zur Entlastung der Stadtbahnlinie 1 zwischen Weiden-West und Eisenbahnring wurden interimswise zwei neue Buslinien 172 und 173 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 eingerichtet. Der Betrieb westlich der Militärringstraße erfolgt mit Lastrichtungsbezug (morgens nur stadteinwärts, nachmittags/abends nur stadtauswärts).

### **C     Ausblick zum Fahrplanwechsel 2020**

Für den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird die Stadtverwaltung gemeinsam mit der KVB vorschlagen, die Stadtbahnlinien samstags zwischen 9:00 und 20:00 Uhr auf den werktäglichen 10-Minuten-Takt zu verdichten (mit Ausnahmen in einzelnen Außenästen im 20-Minuten-Takt) sowie die Buslinien samstags zwischen 9:00 und 20:00 Uhr auf den jeweiligen werktäglichen Buslinien-Takt zu verdichten (Ausnahme: Linien, die weder Kontakt zum S-Bahn-Netz haben, noch nachfragebedingt einen dichteren Takt benötigen). Zudem ist geplant, den Abendtakt von 23:00 Uhr auf 24:00 Uhr auszuweiten (vgl. Vorlagen-Nr. 0705/2020). Weitere Angebotsausweitungen im Stadtbahn- und Busnetz zum kommenden Fahrplanwechsel sind derzeit in der politischen Beratung (vgl. Vorlagen-Nr. 0479/2020). Weiterhin beabsichtigt die KVB einen bedarfsorientierten On-Demand Verkehr in Ergänzung zum liniengebundenen Nahverkehr anzubieten (vgl. Vorlagen-Nr. 1089/2020).

**Gez. Blome**