

**Beschlussvorlage**

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

**Betreff**

**Eingabe für die Einrichtung einer Buslinie MediaPark/Hauptbahnhof/Rheinauhafen (Az.: 02-1600-63/08)**

**Beschlussorgan**

Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

**Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative**

Die Bezirksvertretung Innenstadt dankt dem Antragsteller für den Vorschlag, bittet jedoch um Verständnis, dass diesem aus den in der Begründung der Vorlage dargestellten Gründen nicht stattgegeben werden sollte. Die Bezirksvertretung Innenstadt bittet daher die Verwaltung, von Planungen im Sinne der Eingabe abzusehen.

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

Der Antragsteller setzt sich ein für die Einrichtung einer neuen Buslinie Media-Park/Hauptbahnhof/Rheinauhafen.

Eine Kopie der Eingabe ist als Anlage 1 beigefügt.

**Begründung:**

Die Verwaltung nimmt zu der Eingabe wie folgt Stellung:

Die Kölner Innenstadt ist durch ein dichtes Netz von Stadtbahn- und Buslinien erschlossen. So wird auch die in der Eingabe vorgeschlagene Strecke von fast allen Kölner Stadtbahnlinien (Linien 1, 7, und 9 am Heumarkt, Linien 3, 4 und 5 am Hans-Böckler-Platz, Linien 12 und 15 im Bereich Christophstraße/MediaPark, Linien 16 und 18 im Bereich Hauptbahnhof, Linie 16 am südlichen Teil des Rheinauhafens) tangiert. Zusätzlich verkehren vor allem die KVB-Buslinien 106, 132 und 133 entlang der vorgesehenen Streckenführung zwischen Hauptbahnhof und Rheinauhafen bzw. Südstadt. Naturgemäß können in einem solch eng verzweigten Netz in einer Großstadt nicht alle Relationen umsteigefrei angeboten werden. Ein Umstieg ist bei der dichten Taktfrequenz in der Innenstadt aber unproblematisch, da die Gesamtreisezeiten dadurch nicht wesentlich erhöht werden.

Die in der Eingabe ebenfalls angesprochene Erschließung weist im nördlichen Innenstadtbereich unter Zugrundelegung der im Nahverkehrsplan 2003-2007, S. 42 (s. Anlage 2), festgelegten Zielwerte keinerlei Lücken auf, auch wenn es natürlich Bereiche gibt, in denen der Weg zur nächsten Haltestelle etwas weiter ist. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich des Kriteriums Erschließungsqualität an dieser Stelle jedoch nicht.

Ohne Prüfung der vorgeschlagenen Linienführung auf Befahrbarkeit, die sicherlich auch an einigen Stellen zumindest kritisch zu beurteilen wäre (z.B. Spichernstraße, Unterfahrung des Hauptbahnhofs), muss mit Blick auf die Kosten einer solchen neu einzurichtenden Buslinie gesagt werden, dass die entstehenden Betriebskosten erfahrungsgemäß nicht annähernd durch zusätzliche Einnahmen ausgeglichen werden können, da kaum mit Neuverkehr zu rechnen wäre. Die Folge wäre eine deutliche Defiziterhöhung bei den Kölner Verkehrs-Betrieben, die dem vom Rat beschlossenen Restrukturierungsprogramm zuwider laufen würde.

Bereits nach grober Vorprüfung lässt sich erkennen, dass die vorgeschlagene Streckenführung nicht in die Liniensystematik des Kölner ÖPNV-Netzes passt und in Bezug auf die entstehenden Kosten nicht finanzierbar ist. Die Verwaltung schlägt daher vor, der Eingabe nicht zu folgen.

**Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1 und 2**