

16.04.2013

Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln

hier: Führung der Buslinien 106, 132 und 133 (Session Nr. 0989/2013)

Stellungnahme der Verwaltung zur Frage des RM Tull in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 15.04.2013

Frau RM Tull bat darum, Fahrgastzahlen zu den Linien 106 und 133 nachzureichen, um den vorgeschlagenen Tausch der beiden Linien nördlich Chlodwigplatz bewerten zu können. Die Informationen sollen bereits den beiden beteiligten Bezirksvertretungen zur Beratung vorliegen.

Die Entscheidung von Verwaltung und KVB, den Tausch vorzuschlagen, beruht auf zwei Befunden: Zum einen auf der absoluten Fahrgastzahl im relevanten Querschnitt, zum anderen auf den nachgefragten Fahrrelationen.

So hat die Buslinie 133 auf ihrem südlichen Abschnitt eine höhere Relevanz als die Linie 106. Südlich der Haltestelle Alteburger Wall, also unmittelbar vor dem gemeinsam befahrenen Abschnitt, liegt die Nachfrage auf der Linie 133 bei rund 4.000 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt, während mit der Linie 106 dort nur rund 2.800 Fahrgäste/Tag verkehren (zum Vergleich Linie 132: ca. 7.900 Fahrgäste; alle Zählungen aus Herbst 2011).

Bezogen auf die Relation südlich Chlodwigplatz bis nördlich Heumarkt liegen Daten aus der Verkehrserhebung des VRS aus dem Jahr 2009 vor. Auch wenn zu diesem Zeitpunkt die Verlängerung der Buslinie 106 zum Breslauer Platz noch nicht realisiert war, lassen sich aus den Daten eindeutige Befunde ableiten. Bezogen auf die Quelle-Ziel-Beziehungen nutzten 2009 rund 200 Fahrgäste pro Tag die Direktverbindung mit der Linie 133 aus Zollstock, Raderthal bzw. Raderberg zum Breslauer Platz. Hingegen wurde die Relation Marienburg bzw. Bayenthal zum Breslauer Platz (damals noch mit Umstieg verbunden) von weniger als 50 Fahrgästen pro Tag genutzt.

Vergleicht man nun die Gesamtnachfrage auf der Linie 106 zwischen 2009 und 2011, so lässt sich feststellen, dass der Zuwachs um rund 1.500 Fahrgäste pro Tag im Querschnitt südlich Heumarkt fast vollständig auf eine höhere Nachfrage zwischen Schokoladenmuseum und Alteburger Wall zurückzuführen ist. Südlich Alteburger Wall liegt die Nachfrage nur unwesentlich über dem Niveau von 2009. Dies lässt den Schluss zu, dass die Verlängerung der Linie 106 bis Breslauer Platz zu keinem Nachfragezuwachs aus Marienburg/Bayenthal geführt hat und folglich auch die Bedeutung der Direktverbindung zum Hauptbahnhof für Marienburg/Bayenthal hinter der Bedeutung für Zollstock/Raderthal/Raderberg zurückbleibt. Für den Bereich Rheinauhafen hingegen ist die Direktverbindung zum Hauptbahnhof von sehr großer Bedeutung.

Folglich schlagen Verwaltung und KVB vor, die Linienabschnitte, für die hinsichtlich Fahrgastaufkommen und nachgefragten Relationen eine Verbindung zum Hauptbahnhof bedeutender erscheint, miteinander zu verknüpfen. Daraus leitet sich die Linienkonzeption im Beschlussvorschlag ab.