

Busanbindung Lentpark (Vorlagen-Nr. 0955/2018)

hier: Stellungnahme zu Änderungsantrag der FDP-Fraktion vom 15.05.2018 (AN/0760/2018)

Der Verkehrsausschuss hat in der Sitzung am 15.05.2018 folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verkehrsausschuss verweist die Vorlage mit dem Änderungsantrag der FDP-Fraktion, AN/0760/2018, der da lautet:

„Satz 2 des Beschlussvorschlags wird wie folgt ersetzt: Stattdessen wird die Linie 142 über den Lentpark bis zum Zoo erweitert (Variante 3 der Beschlussvorlage 1661/2013, Anlage 2). Dabei wird zur Erschließung des Lentparks eine Richtungshaltestelle in die Einfahrt zur Lentstraße und eine weitere Haltestelle auf die Auffahrt der Amsterdamer Straße zur Inneren Kanalstraße angelegt. Auf eine Fußgängerquerung über die Innere Kanalstraße wird verzichtet.“

zur Anhörung in die Bezirksvertretungen Innenstadt und Nippes.“

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) die von der FDP-Fraktion vorgeschlagene Anbindung des Lentparks bereits 2013 intensiv geprüft.

In der damaligen Beschlussvorlage heißt es wie folgt:

„Erschließungsmöglichkeiten über eine Verlängerung der Buslinie 142

Ausgehend von dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 28.06.2011, eine Verlängerung der Buslinie 142 in Richtung Norden zu prüfen, sowie dem Wunsch, den Stadtteil Nippes besser an den Lentpark anzubinden, hat die Verwaltung diese Möglichkeit zur Anbindung des Lentparks nun detailliert untersucht.

[...]

Bei allen Varianten sind teilweise erhebliche Investitionen erforderlich, um die Infrastruktur für den Busbetrieb herzurichten. Des Weiteren fallen bei der KVB Betriebskosten an, die nach Einschätzung von Verwaltung und KVB nicht annähernd durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden können.

Variante 3 – Erweiterung der Linie 142 über Lentpark bis zum Zoo

[...] alternativ (wurde) eine Wendefahrt über Innere Kanalstraße – Amsterdamer Straße – Riehler Straße – Innere Kanalstraße geprüft. Diese Linienführung böte zusätzlich die Möglichkeit, den Zoo mit anzubinden. An der Auffahrt zur Inneren Kanalstraße in Höhe der Einmündung Alter Stammheimer Weg müsste hierfür eine Endhaltestelle mit Warteposition eingerichtet werden.

Zusätzlich zu der Haltestelle in Höhe der Einmündung Alter Stammheimer Weg müssten zur Erschließung des Lentparks bei dieser Variante auf der Inneren Kanalstraße zwei Richtungshaltstellen eingerichtet werden. Fahrgäste, die auf dem Rückweg vom Lentpark die Haltestelle in Fahrtrichtung Merheimer Platz benutzen wollen, müssten die Innere Kanalstraße in Höhe der Fußgängerbrücke queren. Die Querung über die Fußgängerbrücke ist nicht barrierefrei und somit nicht ausreichend, zumal eine wesentliche Begründung für die Busanbindung des Lentparks in der Bereitstellung eines ÖPNV-Angebotes für Senioren oder mobilitätseingeschränkte Personen liegt.“

Die Anbindung des Lentparks über eine Verlängerung der Buslinie 142 bis zum Zoo sieht „... auf der Inneren Kanalstraße in Höhe der Einmündung Neusser Straße eine Haltestelle als Verknüpfung zur Stadtbahnhaltestelle Lohsestraße vor. Damit böte sich für Fahrgäste aus Richtung Nippes und Chorweiler durch einmaliges Umsteigen eine Verbindung zum Lentpark. Eingeschränkt wird diese Umsteigeverbindung jedoch durch die zurzeit noch nicht barrierefrei ausgebaut Stadtbahnhaltestelle Lohsestraße.

Die Anlage der Haltestellen auf der Inneren Kanalstraße ist aus Sicht der Verwaltung in beiden Fahrtrichtungen als bedenklich anzusehen. Die Innere Kanalstraße ist in diesem Abschnitt verkehrlich extrem belastet und weist einen hohen Anteil an Lkw-Verkehr auf. In den morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen kommt es regelmäßig zu Rückstaus. Bei der Anlage von als Buskap ausgebauten Haltestellen würden alle 20 Minuten Busse auf dem rechten Fahrstreifen halten und zu einer Verstärkung des Rückstaus beitragen. Insbesondere in Fahrtrichtung Merheimer Platz dürfte sich der jeweilige Rückstau wegen der kurzen Entfernung zwischen geplantem Haltestellenstandort und Einmündung Niehler Straße von weniger als 100 m bis in den Kreuzungsbereich Innere Kanalstraße/Niehler Straße auswirken. Der haltende Bus wird viele Fahrzeugführer zum Fahrstreifenwechsel veranlassen, womit ein potenzielles Unfallrisiko einhergeht. Dies gilt in besonderem Maße für Fahrstreifenwechsel von Lkw, welche überwiegend den jeweils rechten Fahrstreifen benutzen.

Die Kreuzung Innere Kanalstraße/Neusser Straße ist mehrfach, zuletzt im Jahr 2011, als Unfallhäufungsstelle in Erscheinung getreten. Die Kreuzung Innere Kanalstraße/Niehler Straße wurde zuletzt 2008 als Unfallhäufungsstelle identifiziert. Weil neben den oben genannten Problemen hinsichtlich der Verkehrssicherheit auch Leistungsfähigkeitseinbußen auf der Inneren Kanalstraße zu befürchten sind, ist die Realisierung von Buskaps im Straßenraum aus Sicht der Fachverwaltung nicht empfehlenswert. Um den Verkehrsablauf sicherer und störungsfreier zu gestalten, könnten hingegen Busbuchten angelegt werden. Die reinen Baukosten für beide Busbuchten betragen nach einer Kostenschätzung ca. 200.000 Euro. Kosten für die verkehrlenkenden Maßnahmen während der Baumaßnahme sowie für den zwingend erforderlichen Eingriff in die angrenzende Grünfläche auf der westlichen Seite sind in der Kostenschätzung nicht erhalten.

Im Falle der Haltestelle in Fahrtrichtung Süden müsste für den Bau der Busbucht der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet des Inneren Grüngürtels erfolgen. Die entsprechenden Regelungen (z. B. Erteilung einer Ausnahmegenehmigung) sind dabei zu beachten.

Aus Sicht des ÖPNV ist die Anlage von Busbuchten kritisch zu betrachten, da sich der Bus beim Verlassen der Haltestelle in den fließenden Verkehr einordnen muss und nicht wie bei Haltestellen am Fahrbahnrand nach dem Fahrgastwechsel direkt weiterfahren kann. Insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung der Inneren Kanalstraße muss daher im Linienbetrieb mit Fahrzeitverlusten gerechnet werden. Ein weiterer Nachteil von Busbuchten ist der sehr hohe Flächenverbrauch, da erst bei einer Länge von knapp 90 m ein paralleles Anfahren der Gelenkbusse an den Bordstein möglich ist und ein barrierefreies Ein- und Aussteigen an allen Türen erlaubt. Die KVB spricht sich aufgrund der aufgeführten Nachteile gegen den Bau von Busbuchten aus.“

„Aufgrund dieser sehr hohen Kosten, der langen Wendefahrt und der erhöhten Staugefahr in diesem Abschnitt der Inneren Kanalstraße wird diese Variante aus Sicht von Verwaltung und der KVB ebenfalls abgelehnt.“

Der aktuelle Antrag der FDP-Fraktion verzichtet zwar auf die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Inneren Kanalstraße in Höhe des Lentparks, bietet somit aber keine stufen- bzw. barrierefreie Anbindung des Lentparks – wie ursprünglich gefordert.

Die Vorlage aus dem Jahr 2013 thematisierte auch bereits das Thema, welche Fahrgastpotentiale die vorgeschlagene Anbindung bietet. *„Durch eine Verlängerung der Buslinie 142 in Richtung Norden bis zum Lentpark können (..) kaum weitere Fahrgäste hinzugewonnen werden. Vermutlich fahren diejenigen, die den ÖPNV für einen Besuch des Lentparks nutzen, bereits heute überwiegend mit Bussen und Bahnen und nehmen den zusätzlichen Fußweg in Kauf.“*

Diese Vermutung wird auch durch den Anstieg der Gesamt-Besucherzahlen des Lentparks von 382.964 im Jahr 2014 auf 397.068 im Jahr 2016 bei gleichzeitigem Rückgang der ohnehin geringen Fahrgastzahlen der Buslinie 127 zum Lentpark in diesem Zeitraum unterstrichen.

Vor dem Hintergrund der in der Beschlussvorlage aus dem Jahr 2013 ausführlich dargelegten Nachteile dieses Vorschlages sprechen sich Verwaltung und KVB nochmals nachdrücklich gegen eine Anbindung des Lentparks mit der Buslinie 142 und der damit verbundenen Wendefahrt im Bereich des Zoos aus.

Die Beschlussvorlage (Vorlage-Nr. 1661/2013), in der u. a. diese Variante ausführlich dargestellt ist, wird als Anlage 1 beigefügt.