

Beschlussvorlagezur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln****hier: Busanbindung des Lentparks sowie Verlängerung der Linie 142 bis Ubierring****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	02.07.2013
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	11.07.2013
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	26.09.2013
Verkehrsausschuss	05.11.2013
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	20.02.2014
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	27.03.2014
Verkehrsausschuss	06.05.2014

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Variantenuntersuchung der Verwaltung zur Kenntnis und spricht sich für die folgenden Maßnahmen aus:

1. die Verlängerung der Buslinie 142 ab Merheimer Platz über Innere Kanalstraße – Lentpark (Endhaltestelle) – Lentstraße – Neusser Wall – Riehler Straße – Innere Kanalstraße (Variante 4),
2. die Einstellung des AST-Verkehrs der Linie 184 zum Lentpark und
3. die Verlängerung der Buslinie 142 im Süden bis zum Ubierring.

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Umsetzung der Linienführung zum Lentpark zeitnah eine Planung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie deren Finanzierung zur Entscheidung vorzulegen.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die beteiligten Bezirksvertretungen uneingeschränkt zustimmen.

Alternative 1:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG folgende Maßnahmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt umzusetzen:

1. Verlängerung der Buslinie 127 zum Lentpark (Variante 1),
2. Einstellen des AST-Verkehrs der Linie 184 zum Lentpark.
3. Gleichzeitig wird der Endpunkt der Linie 142 am Chlodwigplatz beibehalten.

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen infrastrukturellen Anpassungen rechtzeitig vorzunehmen und aus der Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu finanzieren.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich aus der Linienenerweiterung ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/24.06.2008. Die Anpassung der Finanzierungsbausteine und der entsprechenden Parameter erfolgt mit dem Monat der Inbetriebnahme des neuen Angebots.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die beteiligten Bezirksvertretungen uneingeschränkt zustimmen.

Alternative 2:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG folgende Maßnahmen zum nächstmöglichen Zeitpunkt umzusetzen:

1. Verlängerung der Buslinie 127 zum Lentpark (Variante 1),
2. Einstellen des AST-Verkehrs der Linie 184 zum Lentpark und
3. die Verlängerung der Buslinie 142 im Süden bis zum Ubierring.

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen infrastrukturellen Anpassungen rechtzeitig vorzunehmen und aus der Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW zu finanzieren.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich aus den Linienenerweiterungen ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/24.06.2008. Die Anpassung der Finanzierungsbausteine und der entsprechenden Parameter erfolgt mit dem Monat der Inbetriebnahme des neuen Angebots.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn die beteiligten Bezirksvertretungen uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %
<input type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____ %

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

Einsparungen: ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

Begründung:**Ausgangs- und Beschlusslage**

Vor dem Hintergrund einer Bürgereingabe im Ausschuss für Beschwerden und Anregungen hat die Verwaltung dem Verkehrsausschuss zur Sitzung am 08.05.2012 eine Beschlussvorlage zur Thematik Busanbindung des Eis- und Schwimmstadions Lentpark vorgelegt (vgl. Session 1345/2012). Dabei war, wie in der Bürgereingabe angeregt, eine Verlängerung der am Ebertplatz endenden Buslinie 127 geprüft worden. Der Beschlussvorschlag der Verwaltung lautete, aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage bei gleichzeitig hohen Kosten auf eine zusätzliche Anbindung des Lentparks durch die Buslinie 127 zu verzichten. Der Verkehrsausschuss hat diesen Vorschlag abgelehnt, fraktionsübergreifend die Notwendigkeit einer ÖPNV-Anbindung durch Linienbusse betont und die Verwaltung aufgefordert, „eine überarbeitete Beschlussvorlage im Sinne des Ausschusses vorzulegen.“ Dabei sollte die Verwaltung insbesondere eine Anbindung aus Nippes, wo aufgrund der Schließung des dortigen Hallenbades eine besondere Nachfrage in Richtung Lentpark gesehen wird, in die Überlegungen einbeziehen. Zu diesem Zweck sollte auch eine Verlängerung der Buslinie 142 vom Merheimer Platz zum Lentpark geprüft werden.

Ausgehend von dieser Beschlusslage hatte die Verwaltung dem Verkehrsausschuss zur Sitzung am 30.10.2012 das Ergebnis der weiteren Prüfung und einen geänderten Beschlussvorschlag mit einer kurzfristig umsetzbaren Lösung vorgelegt (siehe Anlage 2 zur Vorlage Session 1345/2012). Auf dieser Grundlage wurde in einem ersten Schritt die Einrichtung eines AnrufSammelTaxi-Verkehrs (AST) aus Nippes sowie von den Haltestellen Ebertplatz und Reichenspergerplatz zum Lentpark beschlossen. Der AST-Verkehr verkehrt montags bis freitags in Zeit von 06:30 bis 23:00 Uhr, samstags von 09:00 bis 23:00 Uhr und sonntags von 09:00 Uhr bis 21:00 Uhr von Nippes (Neusser Str./Gürtel bis Cranachstraße) sowie von den Haltestellen Ebertplatz und Reichenspergerplatz zum Lentpark. Dieses Angebot wurde seit Einführung zum 25.02.2013 noch nicht in Anspruch genommen (Stand: 31.05.2013).

Der Ausschuss hatte aber gleichzeitig mit dem Beschluss des AST-Verkehrs seinen Wunsch bekräftigt, eine direkte Busanbindung des Lentparks zu realisieren und den AST nur als ersten Schritt zu betrachten. Die Verwaltung hat die Diskussionsbeiträge aus den Ausschusssitzungen aufgegriffen und kommt dem einstimmig gefassten Beschluss des Verkehrsausschusses durch die nachfolgend dargestellten zusätzlichen Varianten zur Erschließung des Lentparks nach.

Wie zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 30.10.2012 in Anlage 2 der Verwaltungsvorlage bereits dargelegt, wurde in die Betrachtung einer möglichen Busanbindung für den Lentpark auch die Buslinie 142 („Unibuslinie“) einbezogen. Dies beruht unter anderem auf einem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 28.06.2011, der die Verwaltung beauftragt, „... die Verlängerung der Linie 142 im Norden erneut zu prüfen ...“ sowie dem im Verkehrsausschuss fraktionsübergreifend geäußerten Wunsch einer direkten Anbindung von Nippes an den Lentpark.

Des Weiteren wurde die Verlängerung der Linie 142 an ihrem südlichen Linienende in die Planung integriert. Hierzu hat die Bezirksvertretung Innenstadt am 10.05.2012 einen Beschluss gefasst, in dem die Verwaltung beauftragt wird, „... die Buslinie 142 bis zum Ubierring zu verlängern. Die Haltestelle Ubierring (vor der Fachhochschule) soll dann auch die Endhaltestelle der Linie 142 sein.“

Anlass für den Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt waren Anwohnerbeschwerden, die sich auf erhöhte Verkehrsbelastungen im Bereich der Haltestelle Chlodwigplatz auf der Bonner Straße bezogen. Dort halten die Buslinien 106, 132, 133 und 142. Die Linie 142 hat dort ihren Endpunkt, an dem auch eine Wendezeit verbracht wird. Die Haltestelle ist zur Abwicklung der vier Buslinien mit zwei für Gelenkbusse ausgelegten Halteplätzen grundsätzlich ausreichend dimensioniert. Jedoch kommt es aufgrund des in den Spitzenzeiten hohen Verkehrsaufkommens verbunden mit unzulässig haltenden oder parkenden Pkws und Lieferfahrzeugen im unmittelbaren Haltestellenumfeld mitunter zu Störungen bei der Verkehrsabwicklung. So können die Busse zeitweise die Haltestelle nicht gerade anfahren und ragen mit dem Heck in den Fahrbahnbereich. Aus Sicht der Bezirksvertretung können durch die Verlegung der Warteposition der Buslinie 142 an den Ubierring die Probleme beim Anfahren der Haltestelle vermieden werden.

Varianten zur ÖPNV-Anbindung des Lentparks

Auf Basis der Bürgereingabe hatten Verwaltung und KVB zunächst eine Anbindung des Lentparks über die am Ebertplatz endende Linie 127 sowie alternativ über die Linie 140, die zwischen Zoo und Ebertplatz über die Riehler Straße verkehrt, geprüft. In der Beschlussvorlage zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 08.05.2012 (Session 1345/2012) wurde dargestellt, was gegen eine Anbindung des Lentparks mit den Buslinien 127 und 140 spricht.

Eine Erschließung des Lentparks mit der **Linie 140** kommt aus Sicht der Verwaltung nicht in Frage, da bei einer Änderung des Linienweges zur Anbindung des Lentparks der Bus in Fahrtrichtung Braunsfeld vom Neusser Wall auf die Riehler Straße abbiegen müsste. Dieses Linksabbiegen ist aber aufgrund baulicher Einschränkungen nicht möglich. Eine sinnvolle Alternativroute besteht nicht. Eine Anbindung in nur einer Fahrtrichtung ergäbe jedoch keine adäquate Lösung.

Folgende Varianten sind zur Busanbindung des Lentparks grundsätzlich umsetzbar:

Variante 1 – Verlängerung der Buslinie 127 bis zum Lentpark

Nach Einschätzung von Verwaltung und KVB wäre eine ÖPNV-Anbindung des Lentparks mit der **Buslinie 127** grundsätzlich umsetzbar. Ohne infrastrukturelle Eingriffe wäre sie aber nur mit einer Endhaltestelle auf dem Neusser Wall möglich. Damit verbunden wäre aber auch weiterhin ein Fußweg von ca. 250 m. Nach Abwägen der Vor- und Nachteile hatte sich die Verwaltung in der Vorlage 1345/2012 gegen diese Anbindung durch die Buslinie 127 ausgesprochen – auch aufgrund der bereits vorhandenen ÖPNV-Erschließung durch Bus und Stadtbahn im weiteren Umfeld.

Für eine unmittelbare Anbindung des Lentparks mit der Buslinie 127 (siehe Abbildung 1) wäre die Weiterführung vom Neusser Wall in die Lentstraße mit Bau einer Wendeanlage und einer Haltestelle in Höhe des Eis- und Schwimmstadions erforderlich. Dafür müsste ein Eingriff in die angrenzenden

Grünflächen vorgenommen werden. Die Kosten für den Bau der Wendeanlage sowie für die Herstellung der Haltestellen im Linienverlauf betragen insgesamt ca. 120.000 Euro. Die Aufpflasterungen im Verlauf des Neusser Walls zwischen Merlostraße und Riehler Straße müssten abgeflacht werden, um ein Aufsetzen von Gelenkbussen zu verhindern. Die Kosten für diese Maßnahme betragen ca. 8.000 Euro.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Linienweg durch die Merlostraße und den Neusser Wall verlaufen würde, die beide innerhalb einer Tempo 30-Zone liegen. Erfahrungsgemäß führt die Einrichtung eines Buslinienverkehrs in verkehrsberuhigt ausgebauten Straßenräumen zu erheblichen Protesten der Anwohner.

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.

Die Buslinie 142 verkehrt heute zwischen Chlodwigplatz und Merheimer Platz montags bis freitags in der Zeit zwischen ca. 06:00 und 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt und samstags zwischen ca. 07:00 und 18:30 Uhr im 30-Minuten-Takt. Sonntags verkehrt die Linie 142 nicht.

Um den Lentpark mit der Buslinie 142 anzubinden, hat die Verwaltung in Abstimmung mit der KVB unterschiedliche Varianten geprüft (siehe Abbildung 1). 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.

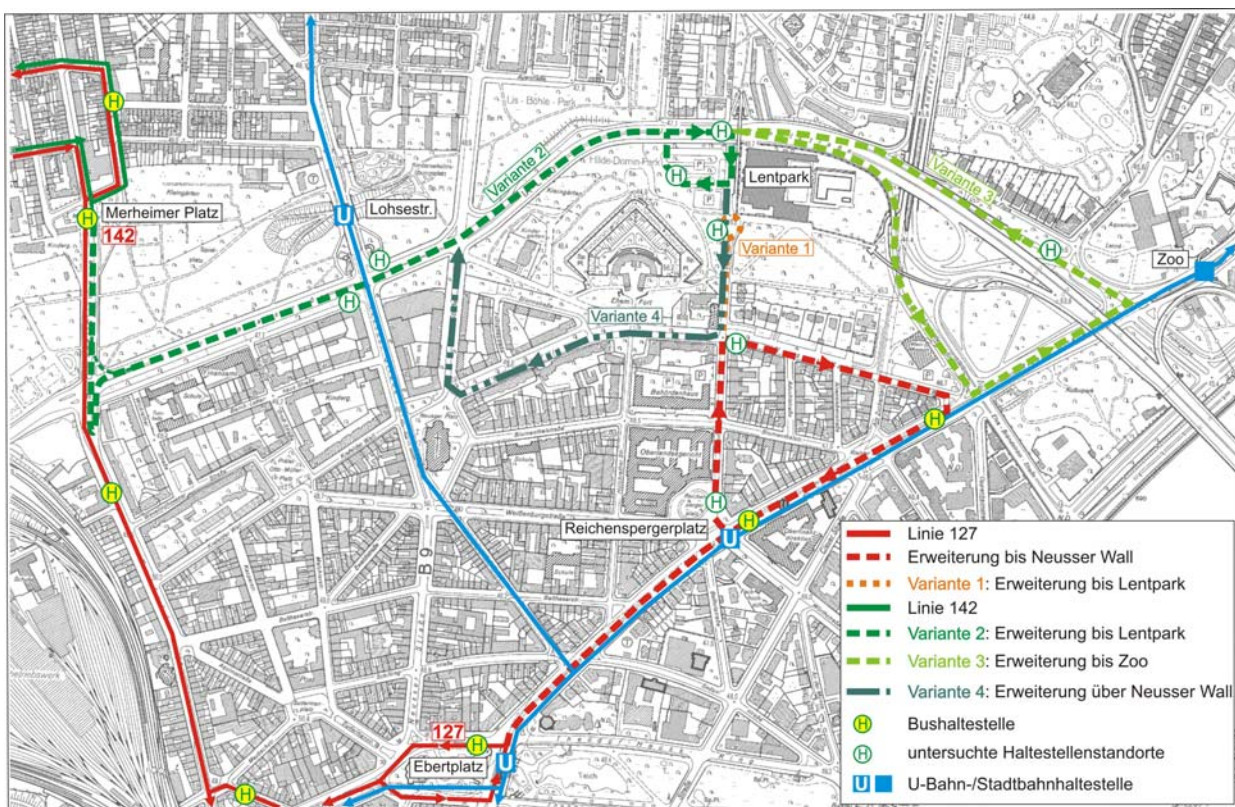


Abbildung 1: Varianten zur Busanbindung des Lentpark

Variante 2 – Erweiterung der Linie 142 bis zum Lentpark

Variante 2 sieht die Verlängerung der Buslinie 142 vom Merheimer Platz über die Innere Kanalstraße bis zum Lentpark auf direktem Weg vor. Die Wendefahrt sowie die Anlage einer Haltestelle inklusive

Warteposition müssten im Bereich des Parkplatzes am Lentpark erfolgen. Um für die Fahrt vom Lentpark in Richtung Merheimer Platz die Ausfahrt vom Parkplatz auf die Innere Kanalstraße zu ermöglichen, wäre der Bau einer Querung inklusive Signalsteuerung erforderlich.

Diese Variante beinhaltet umfangreiche Umbaumaßnahmen für eine zwingend erforderliche Ausfahrt vom Parkplatz auf die Innere Kanalstraße in Richtung Westen und eine damit erforderliche zusätzliche Signalisierung. Aufgrund der hohen Kosten und aus Gründen der Verkehrssicherheit wird sie von der Fachverwaltung abgelehnt. Zudem hätte die Einrichtung einer weiteren Lichtsignalanlage auch gravierende Auswirkungen auf den Verkehrsablauf auf der Inneren Kanalstraße sowie auf die Investitionskosten der Variante (siehe auch Ausführungen zu Variante 3).

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

Um eine Wendefahrt auf dem Gelände des Lentparks und damit auch die Ausfahrt vom Parkplatz am Lentpark nach links auf die Innere Kanalstraße zu vermeiden, wurde alternativ 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 Richtungshaltestellen 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. Zur Realisierung einer ebenerdigen Fußgängerquerung ist der Trennstreifen zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen als Aufstellfläche für Fußgänger und Radfahrer zu gering, die Querung müsste folglich in einem Zug erfolgen. Bei einer Querungslänge von ca. 25 m wäre allerdings die Sperrzeit an der notwendigen Lichtsignalanlage zu hoch.

Des Weiteren müsste bei einer zusätzlichen signalisierten Querung sowohl die Koordinierung der Inneren Kanalstraße als auch das Freihalten der Fußgängerquerung bei Stau berücksichtigt werden. Der an der vorgesehenen Haltestelle in Fahrtrichtung Zoobrücke haltende Bus würde den stark belasteten rechten Fahrstreifen beim Fahrgastwechsel blockieren und einen Rückstau auslösen.

Da die beiden Richtungsfahrbahnen der Inneren Kanalstraße voneinander unabhängig trassiert sind, liegen die Fahrbahnrande im Bereich des Mittelstreifens auf unterschiedlichen Höhen. Für einen Überweg müssten die Trassierung und die Entwässerung in einem Abschnitt hinter der Querung von mindestens 400 m bei einer Querschnittsbreite von ca. 25 m neu geplant werden. Die Kosten für diese Umbaumaßnahmen liegen nach einer groben Kostenschätzung bei ca. 1.500.000 Euro. Hinzu kommen Kosten für den Haltestellenbau, die mit ca. 20.000 Euro pro Buskap anzusetzen sind, bei drei Richtungshaltestellen also bei ca. 60.000 Euro.

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.

Variante 4 – Erweiterung der Linie 142 bis zum Lentpark mit Rückfahrt über Neusser Wall

Diese Variante sieht eine Linienführung vom Merheimer Platz über Innere Kanalstraße – Lentpark (Endhaltestelle) – Lentstraße – Neusser Wall – Riehler Straße – Innere Kanalstraße vor. Der Bus würde von der Inneren Kanalstraße kommend durch die vorhandene Schranke auf das Gelände des Lentparks einfahren und eine Endhaltestelle inklusive Warteposition hinter der heutigen Wendeanlage anfahren. Die Durchfahrt vom Parkplatz in Richtung Neusser Wall müsste für den übrigen Verkehr durch eine geeignete Maßnahme wie z. B. eine Busschleuse oder eine Schranke unterbunden werden. Die Wendefahrt erfolgt vom Lentpark über den Neusser Wall – Riehler Straße – Innere Kanal-

straße. Damit wird eine Querung der Inneren Kanalstraße in Höhe des Lentparks sowohl durch den Linienbus als auch für Fahrgäste vermieden.

Im Verlauf des Neusser Walls sind die vorhandenen, verkehrsberuhigend wirkenden Aufpflasterungen abzufachen, da bei derzeitigem Ausbauzustand ein Linienbetrieb mit Gelenkbussen nicht möglich ist. Eine Probefahrt der KVB hat gezeigt, dass die Gelenkbusse, die auch auf der Linie 142 zum Einsatz kommen, auf den Aufpflasterungen aufsetzen. Die Kosten für diese Umbaumaßnahmen betragen ca. 16.000 Euro.

Es wird darauf hingewiesen, dass die geplante Führung der Buslinie über den Neusser Wall erfahrungsgemäß Proteste der dortigen Anwohner nach sich ziehen dürfte, welche sich ohnehin bereits heute durch den Parksuchverkehr des Lentparks beeinträchtigt fühlen und die Belastung durch Lärm- und Abgasimmissionen einer regelmäßig verkehrenden Buslinie nicht widerstandslos hinnehmen werden. Da die zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus installierten Fahrbahnanhebungen mit flacheren Rampen versehen werden müssen, nimmt die Attraktivität dieser Strecke für Schleichverkehre zu, was den Widerstand der Anwohner erhöhen dürfte.

Zusätzliche infrastrukturelle Voraussetzungen für die Varianten 2 - 4

Die Varianten 2 - 4 sehen 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 Umsteige Verbindung jedoch durch die zurzeit noch nicht barrierefrei ausgebaute 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 verkehrslenkenden 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.

Auf jeden Fall bedarf die Anlage einer Haltestelle auf der Inneren Kanalstraße einer vertieften Planung. Die Verwaltung würde – einen entsprechenden Beschluss des Verkehrsausschusses vorausgesetzt – diese Planungen vornehmen, die Kostenschätzung konkretisieren, die Finanzierung sichern und sich die Durchführung der Maßnahmen dann vom Verkehrsausschuss beauftragen lassen.

Die folgende Tabelle zeigt die erforderlichen Maßnahmen und die zum Teil grob geschätzten Infrastrukturkosten der einzelnen Varianten im Überblick.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Haltestellenstandorte	2	3	5	3
Kosten	40.000 €	> 220.000 €	> 260.000 €	> 220.000 €
LSA inkl. Umbau	nein	ja	ja	nein
Kosten	–	1.500.000 €	1.500.000 €	–
Busschleuse/Schranke	nein	nein	nein	ja
Kosten	–	–	–	10.000 €
Zusätzliche Kosten	80.000 € (Wendeanlage) 8.000 € (Rückbau Aufpflasterungen)	–	–	16.000 € (Rückbau Aufpflasterungen)
Summe	128.000 €	> 1.720.000 €	> 1.760.000 €	> 246.000 €
Bewertung	relativ kurzfristig umsetzbar	wird nicht befürwortet	wird nicht befürwortet	umsetzbar, aber konkrete Planung notwendig

Tabelle 1: Varianten – Maßnahmen, geschätzte Infrastrukturkosten und Bewertung

Gleichzeitige Verlängerung der Buslinie 142 in Richtung Süden bis zum Ubierring

Die aktuelle Beschlusslage (siehe oben) legt die Entscheidung nahe, eine Verlängerung der Buslinie 142 im nördlichen und südlichen Abschnitt im Zusammenhang zu betrachten, um den zusätzlichen Fahrzeugbedarf möglichst gering zu halten.

Gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt hat die Verwaltung die Verlegung der Endhaltestelle der Buslinie 142 vom Chlodwigplatz zum Ubierring geprüft. Dafür müsste die Haltestelle am Ubierring vor der Fachhochschule um eine zusätzliche Halte- bzw. Warteposition in Richtung Mainzer Straße erweitert werden, um so gewährleisten zu können, dass die Linie 106 die Haltestelle anfahren kann, während gleichzeitig die Linie 142 hier ihre Wendezeit verbringt. Für die Erweiterung müssten vier bis fünf bewirtschaftete Parkplätze auf dem Ubierring entfallen, womit Einnahmeverluste in Höhe von rund 1.300 Euro pro Jahr verbunden sind. Die Ladezone könnte bestehen bleiben.

Die Wendefahrt erfolgt dann über Ubierring – Rheinuferstraße – Ubierring in Richtung Chlodwigplatz. Aus Sicht des ÖPNV ist diese Wendefahrt insbesondere zu Zeiten der Verkehrsspitzen aufgrund der Rückstaugefahr rund um den Chlodwigplatz kritisch zu sehen und birgt Unwägbarkeiten hinsichtlich möglicher Verspätungen, die dann schon am Linienanfang eingefahren werden und sich auf den kompletten Linienweg auswirken.

Nach Einschätzung von Verwaltung und KVB lassen sich die Probleme an der Haltestelle Chlodwigplatz auf der Bonner Straße durch die Verlegung der Endhaltestelle ohnehin nicht gänzlich beheben,

da auch weiterhin die Gefahr besteht, dass Kurzparker und Lieferanten die Haltestelle blockieren bzw. deren Anfahrt erschweren.

Betriebskonzept und Kosten

In einem möglichen neuen Linienabschnitt der Buslinie 142 zwischen Chlodwigplatz und Ubierring werden die heutigen Betriebs- und Taktzeiten beibehalten: montags bis freitags in der Zeit zwischen 06:00 und 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt und samstags zwischen 07:00 und 18:30 Uhr im 30-Minuten-Takt.

Demgegenüber sind für die Bedienung des Lentparks bei einer Verlängerung der Linie 142 die Betriebszeiten entsprechend den Öffnungszeiten des Lentparks anzupassen. Das bedeutet, dass der Lentpark zusätzlich montags bis samstags bis 23:00 Uhr sowie sonntags von ca. 9:00 bis ca. 21:30 Uhr im 30-Minuten-Takt angefahren wird. Aus Sicht von Verwaltung und KVB ist für die Anbindung des Lentparks außerhalb der heutigen Betriebszeiten der Buslinie 142 die Bedienung des Linienabschnitts zwischen Lentpark und Bahnhof Nippes ausreichend. Dadurch kann die Verknüpfung zum Stadtbahnverkehr an der Haltestelle Lohsestraße und zum S-Bahn-Verkehr an der Haltestelle Nippes S-Bahn hergestellt werden. Insgesamt kostet die Verlängerung der Buslinie 142 bis zum Lentpark im Norden und bis zum Ubierring im Süden ca. 480.000 Euro pro Jahr.

Kritisch ist aus Sicht von Verwaltung und KVB, dass im Falle der Verlängerung der Linie 142 der heutige 120-Minuten-Fahrzeugumlauf durch die zusätzlich benötigte Fahrzeit nicht mehr hergestellt werden könnte. Da die Linie 142 ihre Nachfragespitzen aufgrund der Anfang- und Endzeiten von Seminaren und Vorlesungen an der Uni immer alle zwei Stunden hat, ermöglicht der heutige Fahrzeugumlauf einen effizienten Fahrzeugeinsatz. Dabei trifft heute jeder eingesetzte Gelenkbus automatisch auf alle Nachfragespitzen im Zwei-Stunden-Rhythmus, wodurch es ermöglicht wird, dass nicht alle Fahrzeugumläufe auf der Linie 142 mit Gelenkfahrzeugen bestückt werden müssen. Im Falle einer Verlängerung der Linie (sowohl im Norden als auch im Süden) müssten hingegen durchgehend Gelenkbusse eingesetzt werden – mit Ausnahme des Wochenendes. Die hierdurch zusätzlich entstehenden Kosten sind bereits in der Kalkulation der o.g. Gesamtkosten enthalten.

Bei einer Verlängerung der Linie 127 ist eine Ausweitung der bestehenden Betriebszeiten hingegen nicht notwendig. Gemäß Vorlage 1345/2012 verursacht die Verlängerung der Linie 127 bis zum Lentpark im 30-Minuten-Takt jährliche Kosten von ca. 290.000 Euro.

Zusammenfassung und Fazit

Mit der vorgelegten Variantenuntersuchung erfüllt die Verwaltung den Auftrag des Verkehrsausschusses, die Erschließung des Lentpark mit einer Buslinie zu planen. Alle Varianten weisen jedoch gravierende Probleme auf.

Eine Verlängerung der Buslinie 142 erzeugt sowohl am nördlichen wie auch am südlichen Linienende höhere Kosten. Während die Herrichtung der Infrastruktur im Abschnitt Chlodwigplatz – Ubierring eher unproblematisch ist, entstehen bei einer adäquaten Busanbindung des Lentparks erhebliche verkehrliche Restriktionen und je nach Variante zum Teil sehr hohe Kosten für die Infrastruktur.

Betrachtet man die möglichen Linienverlängerungen der Buslinie 142 im Norden und im Süden, so erfordert jede der beiden Verlängerungen – für sich betrachtet – den Einsatz eines zusätzlichen Busses. Durch Verknüpfung der beiden Linienverlängerungen reicht der Einsatz eines zusätzlichen Busses aus, so dass zumindest ein Teil der jeweiligen Zusatzkosten vermieden werden kann. Werden die nördliche und die südliche Verlängerung zusammen umgesetzt, erhöhen sich die Betriebskosten somit insgesamt um ca. 480.000 Euro/Jahr. Eine Verlängerung nur in Richtung Süden bis zum Ubierring würde Kosten in Höhe von ca. 200.000 Euro/Jahr verursachen, da aufgrund der hohen Fahrzeitvarianzen voraussichtlich – zumindest in den Hauptverkehrszeiten – der Einsatz eines zusätzlichen Busses zur Stabilisierung des Fahrzeugumlaufes nicht vermieden werden kann.

Zusatzeinnahmen in einer nennenswerten Größenordnung sind aus Sicht von Verwaltung und KVB weder durch eine nördliche noch durch eine Verlängerung im Süden zu erwarten. Die Verlängerung im Süden verbessert zwar die direkte Anbindung der Fachhochschule für Fahrgäste der Linie 142,

zusätzliche Fahrgäste werden aber voraussichtlich kaum hinzugewonnen, da die Studierenden wahrscheinlich bereits heute die Buslinie 142 bis zur Haltestelle Chlodwigplatz oder die Stadtbahnlinien nutzen sowie als Studenten der Fachhochschule bereits im Besitz eines Semestertickets sind.

Durch eine Verlängerung der Buslinie 142 in Richtung Norden bis zum Lentpark können ebenfalls 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. Die unmittelbare Anbindung des Lentparks brächte zwar einen Komfortgewinn insbesondere für Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen. Diese können seit dem 25.02.2013 allerdings auch das AST-Angebot nutzen.

Die Kosten für die erforderliche Infrastruktur bei einer Verlängerung der Linie 142 in Richtung Norden sind u. a. durch den Bau der Busbuchten im Bereich der Inneren Kanalstraße/Neusser Straße überdurchschnittlich hoch. Eine Haltestelle in diesem Bereich ist aber als Verknüpfung zur Stadtbahn und der damit verbundenen zusätzlichen Erschließungswirkung unabdingbar. Der Bau von Busbuchten auf der Inneren Kanalstraße ist aus Gründen der Verkehrssicherheit in diesem Fall notwendig.

Die Analyse hat gezeigt, dass es aus Sicht von Verwaltung und KVB keine Lösung gibt, die eine zufriedenstellende Anbindung des Lentparks bietet. Vor dem Hintergrund der extrem hohen Kosten, die beim Bau einer Querung der Inneren Kanalstraße entstehen und den Problemen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Inneren Kanalstraße, sind die Varianten 2 und 3 aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar. Variante 4 sieht zwar keine Querung der Inneren Kanalstraße vor, erfordert aber – ebenso wie bei den anderen beiden Varianten – die Anlage von Busbuchten auf der Inneren Kanalstraße, die mit den oben beschriebenen Nachteilen sowie aufgrund der notwendigen Detailplanung auch mit einer späteren Umsetzung verbunden sind.

Deutlich geringere Kosten entstünden bei Variante 1, die die Verlängerung der Buslinie 127 vom Ebertplatz bis zum Lentpark inklusive Wendeanlage vorsieht. Diese Variante hätte allerdings den Nachteil, dass es keine direkte Verbindung von Nippes zum Lentpark gäbe, sondern nur eine Verbindung über die Verknüpfung mit der Stadtbahn an der Haltestelle Ebertplatz. Diese ist im Gegensatz zu der möglichen Verknüpfung an der Lohsestraße bei Variante 4 auch jetzt schon barrierefrei. Falls diese Variante zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt werden soll, ist ein Beschluss vor der Sommerpause erforderlich.

Bei einer Busanbindung des Lentparks im Linienbetrieb ist das heutige AST-Angebot nach Ansicht von Verwaltung und KVB entbehrlich. Bei Verzicht auf eine zusätzliche Busanbindung ist alternativ aber auch die Beibehaltung des AST-Verkehrs denkbar, um so ein ÖPNV-Grundangebot bereit zu stellen. Die weitere Entwicklung der Nachfrage sollte dabei beobachtet werden.