

Ergänzende Stellungnahme zu dem abweichenden Beschluss der Bezirksvertretung Innenstadt zur Beschlussvorlage “Umgestaltung der Bonner Straße zwischen Chlodwigplatz und Bonner Wall“

Session-Nr.: 3554/2008

Bereits im Rahmen des Planungsbeschlusses in den Jahren 2006/2007 wurde von der Bezirksvertretung Innenstadt gefordert, die Bushaltestelle nicht auf der Bonner Straße einzurichten. Die Haltestelle sollte auf die Ringe verlegt werden. Nach weiteren Prüfungen und Diskussionen hat der Verkehrsausschuss am 23.04.2007 dann entschieden, die Bushaltestelle auf der Bonner Straße zu belassen. Verwaltung und KVB wurden aufgefordert, sowohl die bauliche Gestaltung als auch die betrieblichen Abläufe des Busverkehrs zu optimieren (Beschlussvorlage Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln, hier: Buslinienführung im Bereich Bonner Straße/Chlodwigplatz nach Fertigstellung der 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Ds-Nr.: 0194/007). Auf dieser Grundlage wurde die Ausführungsplanung erarbeitet.

Die Rahmenbedingungen für die Buslinienführung haben sich seit 2006/2007 nicht verändert. Die Lage der Bushaltestelle wurde so gewählt, dass die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn auf kurzem Wege und komfortabel möglich sind. Die Gehwegbreite im Bereich der Haltestelle (Ostseite) beträgt inklusive der Fahrgastwartefläche, die auch von Fußgängern benutzt werden kann, ca. 4,90 m. Auf der Westseite hat der Gehweg eine Breite von 2,50 m. Die beidseitigen Gehwege südlich der Bushaltestelle werden in einer Breite von 3,5 m bis 4,0 m angelegt. Die von der Bezirksvertretung Innenstadt beschlossene Änderung der Buslinienführung und Haltestellenlage hat aus Sicht der Verwaltung mehrere Nachteile:

- Die Linienführung hat für die KVB betriebstechnische und finanzielle Nachteile. Die Linien 132 und 133 müssten eine zusätzliche Schleife über Karolinger Ring Nord-Wendefahrt Brunostraße-Karolinger Ring Süd fahren. Die Streckenverlängerung beträgt ca. 500 m. Neben der Fahrzeitverlängerung wird hier ein zusätzliches Verspätungspotential gesehen, da der genannte Streckenabschnitt nicht immer frei befahrbar ist und zusätzlich eine Gleisquerung mit Stadtbahnvorrang erfolgen müsste. Die Busse müssten sich künftig bei jeder Fahrt zwei Mal in den Kreisverkehr Chlodwigplatz einfädeln. Die KVB rechnet aufgrund der Umwegfahrt mit jährlichen Mehrkosten in Höhe von ca. 30.000 €.
- Die Verknüpfungsqualität zwischen Bus und Bahn würde sich wesentlich verschlechtern. Die Lage der Haltestelle auf der Bonner Straße wurde auch deshalb gewählt, da hier die Umsteigebeziehungen zur Nord-Süd Stadtbahn und zur oberirdischen Stadtbahnhaltestelle auf dem Ubierring auf kurzem Wege möglich sind. Bei einer Einrichtung der Bushaltestelle auf dem Karolinger Ring Nord würde sich die Anbindung aufgrund längerer Fußwege deutlich verschlechtern. Hinzu kommt, dass die Busse an den Zugängen der U-Bahn und der Haltestelle Ubierring vorbeifahren und erst dann der Fahrgastwechsel abgewickelt wird. Den Fahrgästen wäre eine solch umständliche Umsteigesituation bzw. die Wendefahrt an der Brunostraße nur schwer zu vermitteln.
- Für die Einrichtung eines Buskaps für zwei endende Buslinien müssten voraussichtlich drei bis vier Bäume entfernt werden. Damit würde eine Lücke in der schützenswerten Baumallee entstehen.

- Rund acht Parkplätze und eine Ladezone, die an dieser Stelle auf der Fahrbahn geplant bzw. teilweise vorhanden sind, würden bei einer Umsetzung der Bushaltestelle entfallen. Insbesondere der Wegfall der Ladezone ist kritisch zu sehen, da ein Kaufhaus am Karolingerring auf diese angewiesen ist. Eine Beibehaltung der Zone wäre nur möglich, wenn die Bushaltestelle noch weiter nach Westen verschoben würde. Damit würde eine noch ungünstigere Lage zu den Stadtbahnhaltestellen entstehen.
- Die Wendefahrt an der Brunostraße ist heute nicht möglich. Der vorhandene Wendekreisdurchmesser ist für Busse nicht ausreichend. Die von der Bezirksvertretung Innenstadt beschlossene Buslinienführung könnte daher nur umgesetzt werden, wenn der Knotenpunkt Karolingerring/Brunostraße umgebaut wird. Damit ist eine Realisierung nur im Zusammenhang mit der Maßnahme Südliche Ringstrecke möglich, da in diesem Rahmen ein Umbau des Knotens vorgesehen ist. Wegen der Berücksichtigung des Busverkehrs sind aber auch dort Planungsanpassungen erforderlich.
- Die von der Bezirksvertretung Innenstadt gewünschte Gehwegverbreiterung auf der Bonner Straße wäre nur dann sinnvoll umzusetzen, wenn neben dem Verzicht auf eine Bushaltestelle die Planung angepasst wird. Da in der vorliegenden Planung die Fahrbahn nicht mittig im Straßenraum liegt, müssten die Fahrbahnränder verschoben werden, um auf beiden Seiten Gehwegbreiten von ca. 3,70 m zu realisieren. Dies hätte aber zur Folge, dass der bereits von der KVB fertig gestellte Einmündungsbereich Bonner Straße/Kreisverkehr Chlodwigplatz auf einer Länge von ca. 25 m wieder umgebaut werden müsste (z. B. Anpassung Fahrbahnränder, Parkbuchten).

Die Verwaltung empfiehlt daher nach Abwägung aller Vor- und Nachteile, die Bushaltestelle für die Linien 132 und 133 am Chlodwigplatz auf der Bonner Straße wie geplant zu realisieren. Bei der Planung der Haltestelle wurde insbesondere die Problematik der Gehwegbreiten bedacht. Deshalb wurden die Warteplätze der Busse so weit wie möglich von der östlichen Bebauung abgerückt, so dass eine ca. 4,90 m breite Nebenfläche entsteht. Diese Nebenanlagen sind für den Fußgängerverkehr ausreichend dimensioniert. Auf der Westseite beträgt die Gehwegbreite 2,50 m. Auch diese Breite ist aus Sicht der Verwaltung ausreichend, zumal eine Verbesserung zum alten Zustand erreicht wurde.

Sollte hier weiterhin der Wunsch bestehen, die Fußgängerflächen zu erweitern, könnte dies durch den Verzicht auf Parkplätze realisiert werden. Aufgrund der dortigen Geschäftssituation sollten aber nicht alle Stellplätze/Lademöglichkeiten entfallen. Hier empfiehlt die Verwaltung, sofern gewünscht, auf die Parkbuchten zwischen den Häusern Bonner Straße Nr. 8 bis 12 (vier Stellplätze) und/oder Bonner Straße Nr. 14 bis 18 (fünf Stellplätze) zu verzichten.

Das Buskap auf der Bonner Straße wird nur für die Zeit bis zur Fertigstellung der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn benötigt. Nach der Stadtbahnverlängerung bis Arnoldshöhe kann die Bushaltestelle zurückgebaut werden, so dass diese Fläche dann für die Nebenanlagen zur Verfügung stünde.