

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln
 hier: Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße**
Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge Gremium	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Bezirksvertretung 3 (Linden- thal)	15.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	16.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	25.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 5 (Nippes)	25.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	29.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	25.08.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Variantenuntersuchung für eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung in Abstimmung mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB)

- mit der Umsetzung von Variante 1 zum nächstmöglichen Zeitpunkt,
- mit der Einrichtung provisorischer Haltestellen zur zeitnahen Umsetzung von Variante 1, für die Gesamtkosten in Höhe von 50.000 bis 70.000 Euro veranschlagt werden – die Mittel stehen in Hst. 6601.572.9900.0 zur Verfügung,
- mit der Aufnahme der Planungen für die zur Umsetzung von Variante 1 mittelfristig nötigen Anpassungen der Lichtsignalanlagen, Haltestellenbereiche und Nebenanlagen im Zuge des Linienwegs, der Überprüfung der Höchstgeschwindigkeit auf Teilen der Universitätsstraße sowie der Erstellung einer Parkraumbilanz in den angrenzenden Vierteln,
- mit der Sicherstellung der Finanzierung für diese Planungen und die notwendigen Anpassungen im Straßenraum.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich aus der durch die Einrichtung der neuen Linie 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 der neuen Linie.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf Wiedervorlage, wenn alle Bezirksvertretungen ohne Änderungen zustimmen.

ja / nein

1. Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Variantenuntersuchung für eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung in Abstimmung mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB)

- mit der Umsetzung von Variante 2 zum nächstmöglichen Zeitpunkt,
- mit der Aufnahme der Planungen für die zur Umsetzung von Variante 2 nötigen Anpassungen der Lichtsignalanlagen, Haltestellenbereiche und Nebenanlagen im Zuge des Linienwegs, der Überprüfung der Höchstgeschwindigkeit auf Teilen der Universitätsstraße sowie der Erstellung einer Parkraumbilanz in den angrenzenden Vierteln und einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung auf der Vorgebirgstraße,
- mit der Sicherstellung der Finanzierung der notwendigen Anpassungen im Straßenraum.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich aus der durch die Einrichtung der neuen Linie 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 der neuen Linie.

2. Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ergebnisse der Variantenuntersuchung für eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße zur Kenntnis und verzichtet auf die Einrichtung einer Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme _____ €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja _____ €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten b) Sachkosten _____ € _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro) _____		Einsparungen (Euro) _____		

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

Auf mündliche Anfrage von RM Tull wurde in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 21.04.2009 von der Verwaltung eine Vorlage noch vor der Sommerpause in Aussicht gestellt. Dabei sollte zunächst nur eine provisorische Einrichtung von Haltestellen kalkuliert werden, um einen Umsetzungstermin einer Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 noch zu ermöglichen.

Durch den Wiedervorlageverzicht kann erreicht werden, dass ein Beschluss noch vor der Sommerpause zustande kommt. Dieser Vorlauf wird seitens der KVB für eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 benötigt.

Aufgrund der ungünstigen Terminlage der Ausschuss- und Bezirksvertretungssitzungen und vor dem Hintergrund der geschilderten terminlichen Abhängigkeiten muss von der üblichen Beratungsfolge abgewichen werden, so dass die Beratung in der Bezirksvertretung Lindenthal einen Tag vor der Beratung im Verkehrsausschuss erfolgt.

Ausgangslage

Seit vielen Jahren wird eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße diskutiert. Eine detaillierte Verkehrsmodellrechnung im Jahre 2000 hatte ergeben, dass eine solche Buslinie zwar von bis zu 1.600 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt (Variante ohne ÖPNV-Beschleunigung) genutzt werden würde. Diese Fahrgäste wären aber zu mehr als 90% Umsteiger von anderen ÖPNV-Linien und zu weniger als 10% Umsteiger von anderen Verkehrsmitteln. Somit könnten die Betriebskosten für eine Buslinie Innere Kanalstraße/Universitätsstraße nicht annähernd durch die zusätzlich zu erwartenden Einnahmen gedeckt werden. Auch ist zu erwarten, dass die Betriebsqualität je nach Streckenabschnitt und Tageszeit durch das hohe Verkehrsaufkommen massiv beeinträchtigt wird.

Aktuelle Beschlusslage

In seiner Sitzung am 09.09.2008 hat der Verkehrsausschuss mehrheitlich folgenden Beschluss gefasst:

„Es ist eine Buslinie einzurichten bzw. eine bestehende Buslinie so zu verändern, dass über die Innere Kanalstraße und Universitätsstraße wichtige Ziele wie z.B. das Finanzamt Köln-West, das Ostasiatische Museum, die Universität und das Arbeitsamt bzw. Justizzentrum angebunden werden. Ebenfalls sollen die Stadtteile Nippes und Ehrenfeld durch diese neue Linie einen Anschluss an diese Ziele erhalten. Dabei soll auch geprüft werden, ob eine Verknüpfung dieser Linie mit anderen Linien wirtschaftlich und aus Gründen der Fahrgastfreundlichkeit sinnvoll ist. Nach einem Jahr soll die Verwaltung bzw. die KVB einen Bericht über Fahrgastzahlen, Fahrplansicherheit und eventuelle Verlagerungen von anderen Linien vorlegen.“

Planungen

l) Linienweg

Verwaltung und KVB haben eine Arbeitsgruppe gebildet, um Varianten für mögliche Linienwege einer Buslinie Innere Kanalstraße/Universitätsstraße zu untersuchen. Dabei wurden folgende Kriterien mit untersucht:

- Anbindung der im Beschlusstext genannten Quell- und Zielpunkte: Stadtteile Nippes und Ehrenfeld; Finanzamt Köln-West, Ostasiatisches Museum, Universität sowie Arbeitsamt/Justizzentrum
- mögliche Verknüpfung mit bestehenden Linien
- Befahrbarkeit des Linienwegs
- Anlage von Haltestellen
- notwendige Anpassungen im Straßenraum
- gegebenenfalls signaltechnische Berücksichtigung.

Dabei wurde zunächst eine Unterteilung in einen nördlichen und einen südlichen Teil vorgenommen. Die Grenze wurde an der Aachener Straße gezogen. Im Folgenden werden zunächst die Untersuchungsergebnisse für den nördlichen Teil, dann für den südlichen Teil dargestellt.

1. *nördlicher Teil*

Um den Inhalten des Beschlusses Folge zu leisten, ist nördlich der Aachener Straße eine Verbindung nach Ehrenfeld und Nippes herzustellen. Dies ist grundsätzlich auf drei Strecken möglich, die im Wesentlichen durch die Quermöglichkeiten der DB-Trasse zwischen Bilderstöckchen und Nippes bestimmt werden (von West nach Ost):

a) Gürtel

Eine vollständige Streckenführung über den Gürtel wäre eine komplette Parallelbedienung zur Stadtbahnlinie 13. Außerdem wäre der Linienweg für eine attraktive Buslinie, die auch Studierende aus den Stadtteilen zur Uni befördern soll, deutlich zu lang. Diese Streckenführung wurde daher nicht weiterverfolgt.

b) Gürtel/Liebigstraße (Linienweg der heutigen Buslinie 142)

Die Strecke über Gürtel und Liebigstraße wird heute schon von der Buslinie 142 befahren. Sie stellt eine grundsätzlich gut befahrbare und recht zeitschnelle Variante dar. Die heutige Linie 142 endet jedoch am Bf. Nippes und damit am südwestlichen Rand des Stadtteils. Um einen größeren Bereich von Nippes direkt anzubinden, wurde eine Verlängerung der Linie über den Linienweg der Linie 148 bis zum Merheimer Platz untersucht. Damit wäre das Sechzigviertel ebenfalls an diese Linie angebunden. Eine Weiterführung zur Neusser Straße scheidet aus, da dort keine sinnvolle, für einen Linienbus befahrbare Strecke existiert. Außerdem können Anwohner, die im Einzugsbereich von Stadtbahnhaltestellen der Linien 12 und 15 wohnen, die von der Buslinie Innere Kanalstraße/Universitätsstraße angesteuerten Ziele schneller mit einmaligem Umsteigen im Stadtbahnnetz erreichen. Die Wendefahrt ab Haltestelle Merheimer Platz (Westseite) kann über den U-Turn in der Krefelder Straße südlich der Inneren Kanalstraße erfolgen. Die Wartezeit verbringt der Bus dann an der Haltestelle Merheimer Platz auf der Ostseite der Merheimer Straße.

Zwischen Innerer Kanalstraße und Melaten- bzw. Ehrenfeldgürtel wurde neben der heute von der Linie 142 befahrenen Weinsbergstraße auch eine Führung über die Vogelsanger Straße untersucht. Diese scheidet aber aus, da ein Linksabbiegen von der Inneren Kanalstraße in die Vogelsanger Straße derzeit nicht möglich ist und nach Auffassung der Verwaltung auch nicht problemlos eingerichtet werden kann. Zudem vergrößern die nachmittäglichen Verkehrsverhältnisse auf der Vogelsanger Straße die betrieblichen Probleme.

c) Innere Kanalstraße (bis Niehler Straße, von dort nach Nippes)

Eine Führung über die Innere Kanalstraße bis zur Niehler Straße wurde ebenfalls untersucht. Diese hat jedoch erhebliche Nachteile:

- Die Erschließungswirkung dieser Streckenführung ist zwischen Subbelrather Straße und Krefelder Straße gleich null.
- Die Betriebsqualität auf diesem Abschnitt wäre insbesondere in Fahrtrichtung Nord sehr unbefriedigend. Dies betrifft sowohl die durchschnittliche Fahrzeit, aber in noch erheblicherem Maße die Varianz. Messungen der KVB haben bei 12 Fahrten Fahrzeitdifferenzen in der Größenordnung von 15 Minuten am Ende der Strecke ergeben. Für die Fahrplangestaltung respektive die Einhaltung des Fahrplans ergäben sich nicht zu heilende Schwierigkeiten.
- Die Anlage von Haltestellen ist aufgrund der hohen Verkehrsdichte, der durchgängigen Dreispurigkeit in Verbindung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in diesem Abschnitt nahezu unmöglich.
- Der Stadtteil Ehrenfeld wäre bei dieser Streckenführung nur am östlichen Rand erschlossen.

Aus diesen Gründen wurde auch eine Streckenführung über die Innere Kanalstraße im nördlichen Abschnitt nicht weiterverfolgt.

Fazit nördlicher Teil: Die Analyse hat ergeben, dass im nördlichen Teil nur eine Führung auf dem Linienweg der heutigen Linie 142 sinnvoll ist. Es wird vorgeschlagen, diese über den Bf. Nippes hinaus bis Merheimer Platz zu verlängern.

Problematisch ist dabei jedoch, dass auf den heute von der Linie 142 bedienten Abschnitt zwischen Weinsbergstraße/Innerer Kanalstraße und Friesenplatz verzichtet werden muss. Durch den Wegfall der Bedienung ab der Haltestelle Albrecht-Dürer-Platz bis Haltestelle Friesenplatz sind täglich ca. 590 Fahrgäste unmittelbar betroffen. Zwei Drittel dieser Fahrgäste sind im Ausbildungs- oder Berufsverkehr unterwegs. Der überwiegende Teil dieser Fahrgäste steigt am Friesenplatz ein bzw. aus, so dass zumindest die Möglichkeit besteht, auf alternative Routen auszuweichen. Die insgesamt 190 Ein- bzw. Aussteiger an den Haltestellen Albrecht-Dürer-Platz sowie Bismarckstraße erreichen ihre Ziele dagegen künftig gar nicht mehr oder nur bei Inkaufnahme längerer Fußwege. Die wichtigsten Ziele bzw. Quellen der von der Abbindung betroffenen Fahrgäste sind die Haltestellen Innere Kanalstraße (20 Prozent) sowie Weinsbergstraße/Gürtel (25 Prozent). Diese Fahrgäste erreichen zwar auch zukünftig mit dem ÖPNV ihr Ziel, vielfach jedoch nur über zusätzliches Umsteigen. Die Verknüpfung der neuen Buslinie mit der bestehenden Linie 142 führt daher mit Sicherheit zu Verlusten heutiger Fahrgäste.

2. südlicher Teil

Für den Abschnitt südlich der Aachener Straße, das „Kernstück“ einer Unibuslinie, wurden das Finanzamt Köln-West (befindet sich unmittelbar nordwestlich der Kreuzung Aachener Str./Innere Kanalstraße), das Ostasiatische Museum, die Universität und das Arbeitsamt/Justizzentrum als anzubindende Orte benannt. Insofern ist die Befahrung der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße auf dem Abschnitt zwischen Weinsbergstraße und Luxemburger Straße nach den Vorgaben des Beschlusses zwingend. Somit schied auch eine denkbare Verknüpfung mit der Buslinie 130, die von der Berrenrather Straße kommend an der Universität endet, aus. Die Verknüpfung mit der Linie 130 hätte aber ohnehin aus betrieblichen Gründen erhebliche Nachteile gehabt, da sie aufgrund des dann sehr langen Linienwegs (Sürth bis Nippes) und der Störanfälligkeit auf der Inneren Kanalstraße erhebliche Verspätungspotenziale gehabt hätte. Somit unterscheiden sich die von Verwaltung und KVB untersuchten Varianten nur durch den Endpunkt und die Wendefahrt im Süden:

a) Endpunkt am Justizzentrum, Wendefahrt in der Luxemburger Straße

Nach der Befahrung der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße würde der Bus nach links in die Luxemburger Straße einbiegen und dort an der bestehenden Haltestelle „Weißhausstraße“ der RVK-Buslinie 978 kurz vor dem Arbeitsamt ihre Endhaltestelle erhalten. Für die Aufnahme der Fahrt in die Gegenrichtung könnte der Wender unterhalb der Fußgängerbrücke in Höhe Greinstraße genutzt werden. Fahrgäste in Richtung Nord würden an der bestehenden RVK-Haltestelle auf der Nordseite aufgenommen werden, bevor der Bus auf der Universitätsstraße zurück fährt. Bei den durchgeführten Befahrungen konnte der Bus auch während der Hauptverkehrszeit recht unproblematisch vom rechten Fahrbahnrand auf die linke Fahrspur gelangen, um den U-Turn vorzunehmen, indem er die Sperrphase für den Verkehr auf der Luxemburger Straße für den Spurwechsel nutzte.

b) Endpunkt am Justizzentrum, Wendefahrt über Justizzentrum

Der Endpunkt der Linie und das Verbringen der Wendezeit entspräche dem der Variante a). Die Wendefahrt würde aber über Hans-Carl-Nipperdey-Straße, Rudolf-Amelunxen-Straße und Weißhausstraße vorgenommen werden. Zur Aufnahme der Fahrgäste in Fahrtrichtung Nord müsste eine Haltestelle in Höhe der Kreuzung Universitätsstraße/Luxemburger Straße eingerichtet werden. Bei den durchgeführten Probefahrten erwies sich diese Variante als ungünstiger, da in der Rudolf-Amelunxen-Straße und der Weißhausstraße zeitweise Rückstauerscheinungen zu beobachten waren, die die Betriebsqualität noch weiter beeinträchtigen.

c) Endpunkt an der Ulrepforte

Eine weitere Variante, die bereits bei der umfangreichen Untersuchung im Jahr 2000 geprüft wurde, wäre die Weiterfahrt über Weißhausstraße, Pohligstraße, Am Vorgebirgstor und Vorgebirgstraße bis zum Sachsenring mit dortiger Endhaltestelle an der Ulrepforte. Damit würde der nördliche Teil Zollstocks sowie der unzureichend erschlossene Teil der Neustadt/Süd mit angebunden werden können. Negativ schläge der längere Linienweg zu Buche (vgl. Abschnitt Kosten). Die Befahrbarkeit dieses Linienwegs wäre gegeben, jedoch bestehen Probleme bei der Anlage von Haltestellen auf der Vorgebirgstraße und der Wendefahrt im Bereich Sachsenring (s.u.).

Fazit südlicher Teil: Alle drei detailliert untersuchten Varianten für den südlichen Teilbereich sind grundsätzlich möglich. Da sich die Varianten a) und b) lediglich hinsichtlich der Wendefahrt unterscheiden und sich Variante a) als vorteilhafter herausgestellt hat, wurden im Folgenden nur noch die Varianten a) und c) näher betrachtet.

Gesamtfazit Linienweg: Die Analyse verschiedener Linienwegvarianten für eine Buslinie auf der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße, die den Vorgaben des Beschlusses gerecht werden, hat ergeben, dass im Norden eine, im Süden zwei Varianten infrage kommen. Durch Verknüpfung der beiden Äste ergeben sich somit zwei Varianten für den gesamten Linienweg (siehe Abbildung 3):

- Variante 1: Nippes Merheimer Platz – Nippes S-Bahn – Liebigstraße – Gürtel – Weinsbergstraße – Innere Kanalstraße – Universitätsstraße – Luxemburger Straße/Weißhausstraße
- Variante 2: Nippes Merheimer Platz – Nippes S-Bahn – Liebigstraße – Gürtel – Weinsbergstraße – Innere Kanalstraße – Universitätsstraße – Weißhausstraße – Pohligstraße – Am Vorgebirgstor – Vorgebirgstraße – Sachsenring/Ulrepforte

II) Anlage von Haltestellen

Da beide vorgeschlagenen Varianten im Norden eine Verknüpfung mit der Linie 142 darstellen, werden im nördlichen Teilabschnitt nur zwischen der Haltestelle Nippes S-Bahn und der Endhaltestelle zusätzliche Haltestellen für die Buslinie benötigt. Dabei können die bestehenden Haltestellen der Buslinie 148 („Zonser Straße“, „Sechzigstraße“ und „Merheimer Platz“) genutzt werden. Für die Endhaltestelle (heutige Haltestelle der Linie 148 in Richtung Bilderstöckchen), die zugleich als Warteplatz fungieren muss, ist eine Ausweitung des Haltestellenbereichs in Richtung Süden erforderlich. Dabei müssen die dort vorhandene kleine Dreiecksfläche mit Straßenbegleitgrün sowie voraussichtlich ein bis zwei Pkw-Stellplätze entfallen.

Auf der Weinsbergstraße wurde geprüft, ob die bestehende Haltestelle „Innere Kanalstraße“ nach Osten verschoben werden kann, um einen Ausgleich für die entfallende Haltestelle „Albrecht-Dürer-Platz“ (Anbindung Gymnasium Kreuzgasse) zu schaffen. Dies ist jedoch zum einen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten problematisch, zum anderen liegt die bestehende Haltestelle in Höhe des Berufskollegs und wird dort von sehr vielen Schülerinnen und Schülern genutzt.

Die Neuanlage von Haltestellen ist auf dem südlichen Abschnitt im Zuge der Universitätsstraße erforderlich. Aufgrund der dortigen Verkehrsbelastung ist die Anlage von Haltestellen grundsätzlich schwierig, jedoch bei Eingriffen in die Nebenanlagen und Nutzung von Teilen bestehender Abbiegespuren möglich. Als Haltestellenstandorte kommen nach Auffassung von Verwaltung und KVB folgende Punkte infrage:

- Aachener Straße/Universitätsstraße: Beide Richtungshaltestellen können südlich der Aachener Straße angelegt werden. In Fahrtrichtung Süd muss das vorhandene Straßenbegleitgrün zur Aufstellfläche umgenutzt werden. Der Bus kann dann direkt vom Kreuzungsbereich in die Haltestelle einfahren. In Fahrtrichtung Nord kann ein Teil der Rechtsabbiegespur zwischen der Ausfahrt aus dem „Ohr“ und der Kreuzung Aachener Str./Universitätsstraße zum Haltestellenbereich umfunktioniert werden. Dabei muss der Radweg verschwenkt und eine signaltechnische Lösung für die Ausfahrt des Busses aus dem Haltestellenbereich gefunden werden. Sollte dies nicht möglich sein, wäre zu prüfen, ob der Bus seine Haltestelle gegenüber der Einmündung der Dürener Straße erhalten kann. Von dort wäre jedoch der Weg zur Stadtbahnhaltestelle Universitätsstraße mit über 300 m sehr weit, was für eine Verknüpfungshaltestelle unkomfortabel ist.

- Bachemer Straße/Universitätsstraße: Die Haltestelle kann in beide Fahrtrichtungen südlich der Bachemer Straße angelegt werden. In Fahrtrichtung Süd müssen dabei ca. fünf Stellplätze entfallen, in Fahrtrichtung Nord voraussichtlich ein bis zwei. In beide Fahrtrichtungen kann durch die Anlage eines Buskaps, das einen Teil der 5 m breiten Spur nutzt, auf ein Verschwenken des stark genutzten Radwegs voraussichtlich verzichtet werden.
- Universität/Zülpicher Straße: In Fahrtrichtung Süd kann die Haltestelle zwischen den Einmündungen Kerpener Straße und Zülpicher Straße bei Verzicht auf die dort vorhandenen Pkw-Stellplätze und Anpassung der Radwegeführung eingerichtet werden. In Fahrtrichtung Nord kann die bestehende Haltestelle „Universität“ der Buslinie 130 genutzt werden. Diese muss jedoch, um Engpässe zu vermeiden, nach Süden auf Kosten von voraussichtlich zwei Stellplätzen verlängert werden.
- Universitätsstraße/Luxemburger Straße (in Variante 1): In beide Fahrtrichtungen kann die vorhandene Haltestelle „Weißhausstraße“ der RVK-Buslinie 978 genutzt werden. Da die Haltestelle Richtung stadteinwärts gleichzeitig als Endhaltestelle der Unibuslinie genutzt werden soll, muss diese auf Kosten von voraussichtlich zwei Stellplätzen in Richtung Südwesten verlängert werden.
- Universitätsstraße/Luxemburger Straße (in Variante 2): Aufgrund der beengten und durch Ausfahrten im westlichen Bereich gekennzeichneten Situation in der Weißhausstraße kann die Anlage von Haltestellen für die Linie in Variante 2 nur nördlich der Luxemburger Straße erfolgen. In Fahrtrichtung Süd wäre die Anlage in Höhe der Feuerwehrezufahrt gegenüber dem Unicenter denkbar. Es wäre dabei zu prüfen, ob ein Halt auf der rechten Fahrspur möglich oder die Anlage einer Busbucht unter Einbeziehung der Nebenanlagen erforderlich wäre. In Fahrtrichtung Nord kann der Parkstreifen in Höhe des ehemaligen Parkplatzes vor dem Unicenter als Haltestellenbereich ausgebaut werden. Auch hier müssten voraussichtlich vier bis fünf Stellplätze entfallen.
- Pohligstraße (nur Variante 2): Dort können die bestehenden Haltestellen der Buslinie 138 genutzt werden.
- Am Vorgebirgstor (nur Variante 2): Vor der Einmündung zur Vorgebirgstraße könnte eine Haltestelle eingerichtet werden. In Fahrtrichtung Süd könnte dies recht unproblematisch erfolgen, der Radweg müsste allerdings verschwenkt werden. In Fahrtrichtung Nord könnte die Haltestelle unter Verzicht auf einen Teil der derzeit als Schrägparkplätze genutzten Fläche erfolgen.
- Vorgebirgstraße/Volksgartenstraße (nur Variante 2): Zur besseren Erschließung dieses Bereichs des Stadtteils Neustadt/Süd sollte auf der Vorgebirgstraße eine Haltestelle eingerichtet werden. Als Standort käme der Bereich zwischen Loreleystraße und Volksgartenstraße infrage. Die Vorgebirgstraße verfügt über eine überbreite Fahrspur je Richtung, die abschnittsweise von zwei Pkws nebeneinander genutzt wird. Die Anlage zweier Richtungshaltestellen hätte somit Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Straße. Das Fachamt schlägt vor, dies im Falle eines Votums für Variante 2 detailliert untersuchen zu lassen.
- Ulrepforte/Sachsenring (nur Variante 2): Als Endhaltestelle und gleichzeitig als Verknüpfung zu den Ringlinien der Stadtbahn käme eine Haltestelle in Höhe der Stadtbahnhaltestelle „Ulrepforte“ infrage. Diese könnte auf der Südseite des Sachsenrings vor der Kreuzung mit der Vorgebirgstraße (wie bereits zeitweise für die Linien 132 und 133 während bestimmter Bauphasen der Nord-Süd-Stadtbahn) eingerichtet werden.

Um die Haltestelle von der Vorgebirgstraße aus erreichen zu können, ist ein zweimaliger U-Turn auf dem Sachsenring erforderlich. Um den ersten U-Turn (unmittelbar nach dem Rechtsabbiegen auf den Sachsenring) reibungslos abwickeln zu können, wären voraussichtlich signalisierungstechnische Anpassungen sowie gegebenenfalls die Verlängerung der Aufstellfläche im U-Turn erforderlich. Dies müsste gesondert geprüft werden.

Um die gewünschte Inbetriebnahme der Buslinie zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 zu ermöglichen, wurden in einem ersten Schritt nur die Kosten für die provisorische Anlage der Haltestellen (kein behindertengerechter Ausbau, keine signaltechnischen Anpassungen) kalkuliert. Dabei sind zur Umsetzung von Variante 1 zwingend folgende Maßnahmen erforderlich:

- die bauliche Herrichtung einer Haltestelle (Aachener Straße/Universitätsstraße in Fahrtrichtung Süd)
- die bauliche Anpassung einer bestehenden Haltestelle (Merheimer Platz) sowie
- für alle anderen Haltestellen Ummarkierungen und Umwandlungen von Pkw-Stellplätzen in Haltestellenbereiche.

Für diese Maßnahmen hat die Verwaltung überschlägig Kosten in Höhe von 50.000 bis 70.000 € kalkuliert. Die Maßnahmen ließen sich rechtzeitig vor dem angestrebten Fahrplanwechsel umsetzen.

III) Betriebskonzept

Das von Verwaltung und KVB geplante und für die grobe Kostenkalkulation zugrunde gelegte Betriebskonzept sieht folgende Betriebszeiten und Fahrtenhäufigkeiten vor:

- **Mo – Fr:** 20-Min-Takt von ca. 6:00 Uhr bis ca. 20:30 Uhr
- **Samstag:** 30-Min-Takt von ca. 8:00 Uhr bis ca. 18:30 Uhr
- **Sonntag:** Kein Betrieb.

Dieses Schema passt weitgehend zum derzeit auf der Buslinie 142 angebotenen Betriebskonzept.

Kosten

Die bei der KVB entstehenden zusätzlichen Betriebskosten (d.h. zusätzlich zum derzeitigen Leistungsangebot auf der Linie 142) betragen nach einer ersten groben Kostenkalkulation bei

- der **Variante 1** ca. 500.000 € pro Jahr
- der **Variante 2** ca. 800.000 € pro Jahr.

Die Kosten für die Planung und Anpassung der Infrastruktur, die über die oben genannten provisorischen Maßnahmen zur zeitnahen Umsetzung von Variante 1 hinausgehen (Stellplatzbilanz im Zuge des Linienwegs, abschnittsweise Leistungsfähigkeitsuntersuchungen, Planung und Anlage der Haltestellen, Auswirkungen auf die Nebenanlagen, Anpassung der LSA-Steuerungen, Prüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Abschnitt), hängen davon ab, welche Variante weiterverfolgt werden soll. Sie sind in jedem Fall in Variante 1 geringer als in Variante 2, können aber erst zu einem späteren Zeitpunkt seriös ermittelt werden.

Auswahl der Vorzugsvariante

Nach Auffassung von Verwaltung und KVB erfüllt Variante 1 alle im Beschlusstext genannten Anforderungen. Gleichzeitig ist die Wirtschaftlichkeit bei zusätzlichen Betriebskosten in Höhe von rund 500.000 € pro Jahr im Vergleich am größten. Auch die Anzahl der notwendigen Infrastrukturanpassungen sprechen im Vergleich für Variante 1. Zudem wäre bei erfolgreicher Etablierung der Linie eine spätere Verlängerung bis Ulrepforte wie in Variante 2 möglich, ohne dass Ausgaben getätigt werden müssten, die später unnötig wären.

Aufgrund der höheren zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 800.000 € pro Jahr sowie der größeren und zum Teil schwierigeren Anpassungsmaßnahmen wird die Variante 2 von Verwaltung und KVB als zwar ebenfalls umsetzbar, jedoch unter wirtschaftlichen Aspekten als nachrangig eingestuft. Für die Variante spricht die bessere Anbindung Zollstocks an die Universität sowie die bessere Erschließung eines nach den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans bislang schlecht erschlossenen Teils der Neustadt/Süd.

Aus der dargestellten Variantenuntersuchung geht hervor, dass keine Variante ohne Nachteile und/oder hohe Kosten betrieben werden kann. Aus den vor einigen Jahren vorgenommenen detaillierten Verkehrsumlegungen ist zudem bekannt, dass maximal zehn Prozent der Nutzer einer Buslinie über die Innere Kanalstraße/Universitätsstraße Neukunden des ÖPNV sind. Dass die Verwaltung in Abstimmung mit der KVB als „Alternative 2“ nun noch einmal die „Nullvariante“ zur Entscheidung einbringt, hat jedoch auch andere Gründe:

- Der Linienweg der vorgeschlagenen Varianten 1 und 2 führt über einen kritischen Streckenabschnitt der Inneren Kanalstraße/Universitätsstraße zwischen Weinsbergstraße und der Universität. Damit würde es in den Hauptverkehrszeiten zu massiven betrieblichen Behinderungen kommen, wodurch ein stabiler Linienbetrieb zu bestimmten Zeiten des Tages nahezu unmöglich wird. Aufgrund der Verknüpfung mit der bestehenden Linie 142 werden bereits vorhandene Fahrgäste durch eine Verschlechterung der Betriebsqualität Nachteile erleiden.
- Hauptproblem bei beiden Varianten ist jedoch die damit verbundene Notwendigkeit, den heutigen Linienast der Linie 142 zwischen Innerer Kanalstraße und Friesenplatz entfallen zu lassen. Durch den Wegfall der Bedienung ab der Haltestelle Albrecht-Dürer-Platz bis Haltestelle Friesenplatz wären fast 600 Fahrgäste pro Tag unmittelbar betroffen. Das Gymnasium Kreuzgasse ließe sich u.a. von der Haltestelle Innere Kanalstraße auf der Weinsbergstraße nur mit längerem Fußweg erreichen. Die Verknüpfung der neuen Buslinie mit der bestehenden Linie 142 führt daher mit Sicherheit zu Verlusten heutiger Fahrgäste.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme

Sollte ein Votum des Verkehrsausschusses für eine der Varianten vor der Sommerpause erfolgen, könnte seitens der KVB die Aufnahme des Betriebs einer Unibuslinie zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 erfolgen.

Die für den Betrieb grundsätzlich notwendigen Infrastrukturmaßnahmen können nach derzeitigem Stand nicht in diesem Jahr durchgeführt werden. Hier sind, wie oben erwähnt, noch eine Reihe von Prüfungen und Planungen vorzunehmen, die zum Teil extern eingekauft werden müssen. Für die dann notwendigen Infrastrukturmaßnahmen müssen separate Baubeschlüsse eingeholt werden.

Derzeit erfolgt außerdem die Ausschreibung zur vom Verkehrsausschuss beauftragten Optimierung der Lichtsignalanlagen im Zuge der Inneren Kanalstraße. Es ist davon auszugehen, dass die Signalplanung etwa Mitte 2010 fertig gestellt wird.

Um eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 dennoch zu ermöglichen, ist zunächst ein provisorischer Ausbau der Haltestellen geplant worden. Damit könnte Variante 1, nicht jedoch Variante 2, noch in diesem Jahr umgesetzt werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1-3