

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
**Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln
hier: Verlängerung der Buslinie 106 zum Breslauer Platz**
Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis							
	Gremium	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss		22.03.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)		24.03.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)		11.04.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss		10.05.2011	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative
Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss spricht sich für die Verlängerung der Buslinie 106 zum Breslauer Platz aus und beauftragt die Verwaltung, diese in Zusammenarbeit mit der KVB unmittelbar nach den Sommerferien umzusetzen. 1 ½ bis 2 Jahre nach Umsetzung soll auf der Basis neuer Fahrgastzahlen über eine mögliche Taktveränderung entschieden werden.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich durch die Verlängerung der Linie 106 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.

Alternative

Der Verkehrsausschuss spricht sich gegen die Verlängerung der Buslinie 106 zum Breslauer Platz aus.

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**1. Ausgangs- und Beschlusslage**

Die Verwaltung hat in der Beschlussvorlage zur vorzeitigen Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn zwischen Dom/Hbf und Heumarkt (Session-Nr. 3680/2010) eine Überprüfung der Verlängerung der Buslinie 106 bis zum Breslauer Platz angekündigt.

Die Verlängerung der Linie 106 zum Breslauer Platz hat auch der Rat in seiner Sitzung am 25.11.2010 im Zusammenhang mit der Beschlussvorlage zur Rheinuferquerung der Nord-Süd Stadtbahn (Session-Nr. 4354/2010) gefordert und die Verwaltung darüber hinaus damit beauftragt, eine engere Taktung der Linie 106 in den Spitzenzeiten umzusetzen.

Ziel der Verlängerung des Linienweges ist die bessere ÖPNV-Anbindung der Stadtteile Marienburg, Bayenthal, Neustadt-Süd und des Severinsviertels an den Hauptbahnhof. Durch die zeitliche Verzögerung der vollständigen Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn können diese Stadtteile die verbesserte Anbindung an den Hauptbahnhof auf längere Sicht noch nicht in Anspruch nehmen, zumal auch eine vorzeitige Teilinbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn im südlichen Abschnitt kurzfristig nicht umsetzbar ist.

Durch die Verlängerung der Buslinie 106 würde sich die Fahrtzeit aus den genannten Stadtteilen zum Hauptbahnhof gegenüber heute deutlich reduzieren. Aus dem Bereich Bayenthal/Marienburg und dem Rheinauhafen beträgt die Zeitersparnis auf Basis des derzeit gültigen Fahrplans beispielsweise bis zu ca. 10 Minuten. Wegfallen würde dann auch das Umsteigen am Chlodwigplatz oder am Heumarkt. Der geplante Linienweg ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abb. 1: Neuer Linienabschnitt der Buslinie 106



2. Bedienungskonzept und Kosten

Heute verkehrt die Buslinie 106 zwischen Marienburg Südpark und Heumarkt werktags in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 10-Minuten-Takt, in der Nebenverkehrszeit (NVZ) im 20-Minuten-Takt. Die Linie wird mit Standardlinienbussen betrieben.

a) Verlängerung zum Breslauer Platz

Die Verlängerung der Buslinie 106 erscheint aufgrund der Zeitersparnis und des Wegfalls des Umsteigeerfordernisses zur Attraktivierung des ÖPNV sinnvoll. Sie ist ohne Umbaumaßnahmen im Straßenraum umsetzbar. Auf dem zusätzlichen Linienabschnitt zwischen Heumarkt und Breslauer Platz werden keine neuen Haltestellen eingerichtet.

An der neuen Endhaltestelle Breslauer Platz müssen zur Einrichtung der Warteposition für die Linie 106 die Bussteige getauscht werden. Bisher nutzt die KVB mit der Buslinie 133 den Bussteig 3. Wenn aber die Linie 106 den Busbahnhof zusätzlich anfährt und hier auch die Wendezeit verbringt, reicht dieser für die Bedienung mit zwei Linien nicht aus. Es ist nunmehr gelungen, einen Tausch der Bussteige mit der Deutschen Touring, die die Reisebusse dort koordiniert, zu vereinbaren. Die KVB kann daher zukünftig den längeren Bussteig 5 für den ÖPNV nutzen.

Die zusätzlichen Betriebskosten für die Verlängerung der Buslinie 106 zum Breslauer Platz belaufen sich auf rund 300.000 € pro Jahr bei der KVB. Infrastrukturelle Anpassungen im Straßenraum sind für die Aufnahme des Betriebs nicht erforderlich.

b) Taktverdichtung in den Spitzenzeiten

Der derzeitige 10-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten (ca. 6.45 – 9.00 Uhr und ca. 15.00 – 20.00 Uhr) wurde anhand der aktuellen Fahrgastzahlen bewertet. Danach ist dieser nachfrageeitig, auch in seiner Abgrenzung zu den Zeiten des 20-Minuten-Takts, angemessen. Eine Notwendigkeit zur Taktverdichtung lässt sich nicht erkennen. Welche Auswirkungen eine Verlängerung bis zum Breslauer Platz hat und ob es zu einer deutlichen Zunahme des Fahrgastaufkommens kommen wird, die eine Taktverdichtung rechtfertigen, soll zu einem späteren Zeitpunkt untersucht werden. Im Bedarfsfall würden bei Kapazitätsengpässen aus wirtschaftlichen Gründen zunächst Gelenkbusse zum Einsatz kommen, bevor eine Taktverdichtung erfolgt. Erfahrungsgemäß bringt eine Taktverdichtung von einem 10- auf einen 5-Minuten-Takt jedoch einen geringeren Attraktivitätszuwachs als z.B. eine Verdichtung von einem 20- auf einen 10-Minuten-Takt.

Im Vergleich zu anderen Buslinien, die heute ebenfalls in der HVZ im 10-Minuten-Takt bedient werden, ist das Fahrgastaufkommen auf der Buslinie 106 heute deutlich niedriger. Die Tabelle 1 zeigt das Fahrgastaufkommen in beiden Richtungen für unterschiedliche Buslinien auf dem am stärksten belasteten Linienquerschnitt. Zur Vergleichbarkeit wurden jeweils nur die Abschnitte betrachtet, auf denen es keinen Parallelverkehr mit anderen Buslinien gibt.

Tab. 1: Vergleich des Fahrgastaufkommens auf dem am stärksten belasteten Linienquerschnitt je Linie, beide Richtungen (ohne Parallelverkehr)

Buslinie	eingesetzte Busse	Takt HVZ	Anzahl Fahrgäste
106	Standard	10 Min.	2.300
132	Gelenkbus	10 Min.	5.600
136	Gelenkbus	10 Min.	3.100
159	Gelenkbus	10 Min.	6.000

Die Kosten für eine Taktverdichtung in den Spitzenstunden wurden von der KVB dennoch grob kalkuliert. Sie beliefen sich durch den erforderlichen Einsatz von sechs zusätzlichen Bussen auf rund 850.000 € pro Jahr bei der KVB.

3. Fazit

Die Verwaltung schlägt in Abstimmung mit der KVB vor, die Buslinie 106 zum nächstmöglichen Zeitpunkt bis zum Breslauer Platz zu verlängern. Betriebstechnisch ist eine Verlängerung bereits unmittelbar nach den Sommerferien umsetzbar.

Zur Frage der Taktverdichtung schlagen Verwaltung und KVB vor, zunächst die Erfahrungen mit der Verlängerung der Linie 106 zum Breslauer Platz abzuwarten, bevor eine Entscheidung gefällt wird. Zudem muss bei der Umsetzung dieser Taktverdichtung die Vorlaufzeit für die Beschaffung der dazu notwendigen Busse berücksichtigt werden. Die Verwaltung wird daher etwa 1 ½ bis 2 Jahre nach erfolgter Linienerweiterung einen Bericht über die Nachfrageentwicklung erstellen und dem Verkehrsausschuss zur Entscheidung über die Taktung der Linie 106 vorlegen.

Eine weitere Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen soll dann mit vollständiger Inbetriebnahme von 1. und 2. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn erfolgen.

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