

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln;  
hier: Führung der Buslinien 106, 132 und 133**

### Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	15.04.2013
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	25.04.2013
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	29.04.2013
Verkehrsausschuss	04.06.2013

### Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beschließt, mit Verlängerung der Linie 5 bis Heumarkt im Dezember 2013 folgende Änderungen im Busnetz umzusetzen:

- Die Buslinie 132 wird von Meschenich kommend ab Heumarkt über die Rheinuferstraße zum Breslauer Platz geführt.
- Die Buslinie 133 wird von Zollstock kommend ab Chlodwigplatz den Linienweg der bisherigen Linie 106 übernehmen und über die Rheinuferstraße und den Heumarkt zum Breslauer Platz geführt.
- Die Buslinie 106 wird von Marienburg kommend ab Chlodwigplatz den Linienweg der bisherigen Linie 133 durch die Südstadt übernehmen und am Heumarkt enden.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich aus der Inbetriebnahme 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.

### Alternative:

Der Verkehrsausschuss beschließt, mit Verlängerung der Linie 5 bis Heumarkt im Dezember 2013 folgende Änderungen im Busnetz umzusetzen:

- Die Buslinie 132 wird von Meschenich kommend ab Heumarkt über die Rheinuferstraße zum Breslauer Platz geführt.
- Die Buslinie 106 verbleibt auf ihrem bisherigen Linienweg.
- Die Buslinie 133 verbleibt auf ihrem bisherigen Linienweg, wird allerdings vom Breslauer Platz zum Heumarkt zurückgezogen.

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich aus der Inbetriebnahme 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.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen		_____€	
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	_____	___%
<input type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	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**

Durch die Havarie am Waidmarkt verzögert sich die Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn. Um die bereits fertig gestellte Infrastruktur zu nutzen, hat der Rat am 07.10.2010 die vorzeitige Teilinbetriebnahme des nördlichen Abschnitts bis Heumarkt in zwei Stufen beschlossen. Der Abschnitt zwischen Dom/Hbf und Rathaus wurde zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 in Betrieb genommen, der anschließende Abschnitt bis Heumarkt folgt im Dezember 2013.

Die FDP-Fraktion hat vor dem Hintergrund dieser Teilinbetriebnahme und der in Rede stehenden Teilinbetriebnahme des südlichen Abschnitts einen Antrag zur Überprüfung der Buslinienführung gestellt (AN/2056/2011), der bislang nicht behandelt, sondern mit der Beschlussvorlage zur Teilinbetriebnahme Süd in die Haushaltsplanberatungen verwiesen worden war.

Vor dem Hintergrund der zum Ende des Jahres erfolgenden Verlängerung der Linie 5 bis Heumarkt haben sich Verwaltung und KVB mit der Buslinienführung im Abschnitt zwischen Heumarkt und Hauptbahnhof auseinander gesetzt. Im Mittelpunkt stand die Frage, ob die Linienführung durch die nördliche Altstadt entfallen und eventuell Betriebskosten eingespart werden könnten.

Gleichzeitig bestehen durch die fortschreitenden Arbeiten zur Wiederherstellung der Oberflächen im Bereich Kurt-Hackenbergl-Platz sowie die Umgestaltung der Domumgebung weitere Zwänge, die es bei dieser Entscheidung zu berücksichtigen gilt. So sieht die Straßenraumgestaltung an der Einmündung Kurt-Hackenbergl-Platz/Am Hof einen Radius vor, der nicht mit einem Linienbus befahren werden kann. Um nicht mit längerfristigen Provisorien umgehen zu müssen, spricht dieser Umstand für eine veränderte Linienführung der Buslinie 132. Mittelfristig, nach bisherigen Planungen in jedem Fall vor vollständiger Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn, soll auch der Bereich Gürzenichstraße so umgestaltet werden, dass auch dort ein Linienbusverkehr problematisch bzw. nicht mehr möglich sein wird.

Hinzu kommt, dass gemäß Beschluss des Rates vom 18.12.2012 voraussichtlich ab Herbst dieses Jahres im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur städtebaulichen Verbesserung der Domumgebung der Bereich zwischen Domplatte und Hauptbahnhof (Trankgasse) neu gestaltet wird. Dabei werden unter anderem die Betonpilze, in deren Höhe sich zurzeit die Bushaltestelle der Linie 132 in Fahrtrichtung Meschenich befindet, beseitigt. Zukünftig wird sich zwischen Einfahrt zur Tiefgarage und Einfahrt in den Trankgassen-Tunnel neben der neuen Natursteinmauer als Abschluss der Domplatte keine Nebenanlage mehr befinden, so dass die Haltestelle dauerhaft entfallen muss.

Je nach Baufortschritt im Bereich Trankgasse wird die dortige Haltestelle der Buslinie 132 in Fahrtrichtung Meschenich voraussichtlich bereits im Herbst dieses Jahres, also vor dem Fahrplanwechsel, entfallen müssen. Es wird unter anderem vom genauen Zeitpunkt der Baumaßnahme abhängen, ob für die Zeit bis zum Fahrplanwechsel eine Ersatzhaltestelle (in der Marzellenstraße) eingerichtet oder den Fahrgästen ein längerer Fußweg zur Haltestelle Andreaskloster zugemutet werden kann.

Diese Rahmenbedingungen legen unabhängig von verkehrsplanerischen Gründen eine Herausnahme der Buslinie 132 aus der nördlichen Altstadt nahe.

### **Verkehrliche Rahmenbedingungen**

Im bestehenden ÖPNV-Netz wird die Verbindung zwischen dem Heumarkt und dem Hauptbahnhof durch drei Buslinien bedient: Die Linien 106 und 133 verkehren über die Rheinuferstraße zum Breslauer Platz (Hauptverkehrszeit: 10-Minuten-Takt; Nebenverkehrszeit: 20-Minuten-Takt), die Linie 132 durch die nördliche Altstadt zum Bahnhofsvorplatz/Trankgasse (Haupt- und Nebenverkehrszeit: 10-Minuten-Takt). Dies bedeutet, es existieren pro Stunde in der Hauptverkehrszeit 18 und in der Nebenverkehrszeit 12 Fahrten pro Richtung zwischen Heumarkt und Hauptbahnhof, wobei unterschiedliche Ziele angesteuert werden. Im Gegensatz zu den Linien 106 und 132 verkehrt die Linie 133 nach 18.00 Uhr nicht mehr bis Hauptbahnhof, sondern endet am Heumarkt.

Nach Inbetriebnahme der 2. Baustufe der Teilinbetriebnahme Nord der Nord-Süd Stadtbahn verkehrt die Stadtbahnlinie 5 (Haupt- und Nebenverkehrszeit: 10-Minuten-Takt) vom Heumarkt zur Haltestelle Dom/Hauptbahnhof (und weiter nach Ossendorf). Diese zusätzlichen sechs Fahrten pro Stunde und Richtung ließen eine Überprüfung sinnvoll erscheinen, ob eine Reduzierung des Busangebots zu empfehlen ist.

Hierfür wurden die vorliegenden aktuellen Fahrgastzahlen der KVB sowie die Quelle-Ziel-Beziehungen aus der VRS-Erhebung 2009 ausgewertet. Danach steigen aus den drei Buslinien von Süden kommend ca. 2.200 Fahrgäste pro Tag am Bahnhof aus. In die Gegenrichtung steigen rund 2.400 Fahrgäste pro Tag am Hauptbahnhof in die Buslinien 106, 132 und 133 ein. Die Verteilung auf die Buslinien sieht dabei wie folgt aus: Linie 106: 34%; Linie 132: 44%; Linie 133: 22%.

Für die Bemessung der Kapazitäten wesentlich ist das Fahrgastaufkommen in den Spitzenstunden. In Richtung Süden wird die größte Nachfrage in der Stunde zwischen 7 und 8 Uhr mit rund 360 Fahrgästen erreicht, gefolgt von der Stunde zwischen 8 und 9 Uhr mit rund 260 Fahrgästen. In Richtung Norden verteilt sich die Nachfragespitze auf mehrere Zeitstunden, in denen zwischen ca. 200 und 240 Fahrgäste diese Verbindung nutzen, und zwar zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags zwischen 15 und 18 Uhr. Gemessen an der Nachfragespitze wäre somit das Angebot der Stadtbahnlinie 5 absolut ausreichend, da allein dort mehr als 2.000 Plätze pro Stunde zur Verfügung stehen (Maximalkapazität Stadtbahn-Doppelzug = 360 Plätze; 6 Fahrten pro Stunde und Richtung).

Gleichwohl muss das zur Verfügung zu stellende Angebot selbstverständlich auch die bestehenden Nachfrageströme angemessen abbilden. Hier zeigt sich sehr schnell, dass das alleinige Angebot der Linie 5 nicht ausreicht, da ansonsten alle Fahrgäste, die ihre Quelle bzw. ihr Ziel südlich des Heumarkts haben, zum Umsteigen gezwungen würden. Betroffen davon wären rund 2.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung, also fast 90% aller Fahrgäste, die mit den drei Buslinien zum Hauptbahnhof bzw. zurück fahren.

Um dieser hohen Anzahl an Fahrgästen auch weiterhin eine direkte Fahrmöglichkeit anbieten zu können, erscheint es sinnvoll, die Relationen Südstadt – Hauptbahnhof und Rheinauhafen – Hauptbahnhof weiterhin durch Busverkehre zu bedienen. Darüber hinaus bestehen auch aus den weiter südlich gelegenen Stadtteilen, vor allem im Zuge der Linien 132 und 133, Direktfahrbeziehungen in Richtung

Hauptbahnhof, die durch die Buslinien abgedeckt werden sollten. Demgegenüber fällt der Ast der Linie 106 zwischen Bonntor und Marienburg nachfrageseitig etwas ab.

### **Vorschlag für die zukünftigen Führungen der Buslinien 106, 132 und 133**

Aus dem oben Genannten lässt sich folgendes Busliniennetz nach Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 bis Heumarkt ableiten:

- Buslinie 106: Die Linie 106 verkehrt zukünftig von Marienburg kommend über Chlodwigplatz durch die südliche Altstadt zum Heumarkt und erhält dort ihre Endhaltestelle. Die Warteposition wird an der Haltestelle vor der Handwerkskammer eingerichtet. Zur besseren Verknüpfung mit den Buslinien 132 und 133 sowie der Stadtbahnlinie 5 und den Stadtbahnen der Ost-West-Achse wird die Linie 106 auf dem Hinweg die Haltestelle Heumarkt (Schleife) bedienen.
- Buslinie 132: Durch den Entfall der Linienführung durch die nördliche Altstadt wird die Linie 132 zukünftig ab Heumarkt über die Rheinuferstraße zum Breslauer Platz geführt. Dadurch bleibt die Direktfahrbeziehung aus weiten Teilen des Bezirks Rodenkirchen sowie der südlichen Altstadt an den Hauptbahnhof bestehen. Die Linie 132 ist die nachfragestärkste der drei Buslinien (absolut und auf dem Abschnitt Heumarkt – Hauptbahnhof) und bleibt in ihrer Funktion vollständig erhalten. Die Haltestelle Andreaskloster in Höhe der Seniorenresidenz muss aufgrund des neuen Linienwegs entfallen.
- Buslinie 133: Die Linie 133 verkehrt von Zollstock kommend ab Chlodwigplatz auf dem bisherigen Linienweg der Linie 106 über den Rheinauhafen und den Heumarkt zum Breslauer Platz. Die Linienführung durch die nördliche Altstadt entfällt. Damit erhält die Linie 133 bereits zum kommenden Fahrplanwechsel den Linienweg, der nach vollständiger Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn angedacht ist (vgl. Beantwortung einer Anfrage nach §4 der GO an den Verkehrsausschuss am 04.09.2012, Session-Nr. 3197/2012).

Die Taktzeiten der Linie 132 bleiben in diesem Konzept unverändert. Die Taktzeiten der beiden anderen Buslinien werden der Nachfragesituation auf den Streckenabschnitten angepasst. Grundsätzlich bleibt es aber bei einem 10-Minuten-Takt in der Haupt- und einem 20-Minuten-Takt in der Nebenverkehrszeit sowie den bestehenden Fahrtenhäufigkeiten.

Mit der Umsetzung der geänderten Linienführungen lassen sich Betriebskosten in Höhe von 230.000 € pro Jahr bei der KVB einsparen.

### **Alternative**

Die aktuelle infrastrukturelle Situation am Breslauer Platz lässt eine Abwicklung aller drei Buslinien am Breslauer Platz nicht zu, da nur zwei Haltepositionen am Busbahnhof Breslauer Platz für die KVB-Buslinien zur Verfügung stehen.

Alternativ zur oben dargestellten Lösung wäre daher nur denkbar, den Linienweg der Linie 106 in Gänze sowie für die Linien 132 und 133 die Linienwege südlich des Heumarkts beizubehalten. Die Linie 133 würde in diesem Fall zum Heumarkt zurückgezogen und damit ermöglichen, die Linie 132 ab Heumarkt zum Breslauer Platz zu führen. Nachfrageseitig ist die Linie 133 diejenige Linie, die sich in einem derartigen Szenario am ehesten für einen Linienendpunkt am Heumarkt eignet.

Diese Alternative bildet allerdings gesamtheitlich betrachtet die aktuellen Nachfrageströme weniger gut ab als der Beschlussvorschlag, so dass insgesamt mehr Fahrgäste Umsteigeverbindungen in Kauf nehmen müssten. Zudem führt der Alternativvorschlag zu einem geringeren Einsparpotenzial. Mit der Alternative lassen sich Betriebskosten in Höhe von 210.000 € pro Jahr bei der KVB einsparen.