

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	02.06.2022

**Baubeschluss für den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Ubierring auf der KVB-Linie 133 im Stadtbezirk Innenstadt  
hier: Sitzung am 27.01.2022  
Änderungsantrag AN/0203/2022**

Die Verwaltung hat der Bezirksvertretung Innenstadt den „Baubeschluss für den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle Ubierring auf der KVB-Linie 133 im Stadtbezirk Innenstadt“ (4333/2021) zur Entscheidung vorgelegt.

Die Bezirksvertretung hat einen Änderungsantrag (AN/0203/2022) beschlossen:  
„Die Bezirksvertretung Innenstadt beauftragt die Verwaltung, den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Ubierring auf der KVB-Linie 133 im Stadtbezirk Innenstadt in veränderter Form zu planen und vorzustellen. Die südliche Haltestelle in FR Breslauer Platz wird nicht an die Kreuzung Mainzer Straße vorverlegt. Die Möglichkeiten einer barrierefreien Haltestelle werden in einem Ortstermin diskutiert und beraten. Beim Ortstermin sollte erörtert werden, wie eine Zusammenführung aller Haltestellen in der nördlichen Haltestelle Ubierring für die Linie 15 und 16 sowie die Busse 133, 142 analog zum Rudolfplatz ermöglicht werden und das Gleisbett für den Busverkehr ertüchtigt werden kann.“

### Stellungnahme der Verwaltung:

Ein Ortstermin mit der Bezirksvertretung, Verwaltung, KVB und Anwohnerschaft hat am 29.03.2022 stattgefunden.

Die Verwaltung hat die Planung ausführlich erläutert. Vorgaben für die Planung sind eine gerade anfahrbare Haltekante in Verbindung mit einem 18 cm hohen Bordstein sowie eine Pausenposition hinter der Haltestelle für die am Ubierring endende Linie 142. Die Verwaltung hat erläutert, dass die Busse nicht an dem vorhandenen Bordstein vor den Gebäuden Ubierring 42 bis 44 halten sollen sondern eine neue Haltekante weiter entfernt vom Gebäude gebaut werden soll. Auf diese Weise entsteht ein 6,00 m breiter Gehweg sowie eine 6,00 m breite Fahrbahn die erlaubt, dass der fließende Rad- und KFZ-Verkehr am haltenden Bus vorbei fahren kann. Mit dem vorverlegten Bordstein verkürzt sich die Querungslänge an der signalisierten Fußgängerfurt vor dem Gebäude 42. Ferner wird die Aufstellfläche deutlich größer. Vor dem Gebäude der TH Köln am Ubierring 46 ist eine Pausenposition für die Linie 142 angeordnet. Hierfür ist kein Umbau erforderlich. Der Bus kann dort so stehen, ohne den fließenden Rad- und KFZ-Verkehr zu behindern.

Es wurde der Wunsch geäußert, die südliche Bushaltestelle an einer anderen Stelle zu planen, bevorzugt vor einem öffentlichen Gebäude und nicht vor einem Wohngebäude. Folgende Argumente wurden angeführt:

- Die meisten Fahrgäste sind Studierende von der TH Köln. Die Lage der Bushaltestelle wäre besser vor dem Eingang der TH

Antwort der Verwaltung: Vor dem Gebäude Ubierring 48 schwenkt das Gleis der Wendeschleife der Stadtbahnlinie 15 in den Straßenraum. Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite neben den Stadtbahngleisen beträgt insgesamt 9,00 m. Damit steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung, um eine regelkonforme Pausenposition der Linie 142 einzurichten ohne den heute zur Verfügung stehenden Verkehrsraum für den Fuß- und Radverkehr einzuschränken. Der derzeit vorhandene Längsparkstreifen ist mit einer Breite von 1,80 m bereits 20 cm zu schmal für PKW. Für die Parkposition eines Linienbusses ist eine Breite von mindestens 3,00 m erforderlich. Selbst wenn durch den Entfall von PKW-Parkständen vor den Gebäuden Ubierring 44 und 46 die Anfahrbarkeit der heutigen Haltekante verbessert würde, ist kein Sicherheitsabstand zwischen haltendem Bus und Schutzstreifen realisierbar. Der Schutzstreifen müsste vor den Gebäuden Ubierring 44 bis 48 vollständig entfallen.

- Die Sicherheit von Schulkindern im Kreuzungsbereich mit der Mainzer Straße wird verringert  
Antwort der Verwaltung: Durch die Vergrößerung der Aufstellfläche vor dem Fußgängersignal und die Verringerung der Querungslänge über den Ubierring wird die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erhöht.
- Die Umsteigewege zur Stadtbahn sind zu lang  
Antwort der Verwaltung und der KVB: An der Haltestelle Ubierring sind die Umsteigezahlen gering. Der Übergang zwischen Bus auf Stadtbahn ist am Chlodwigplatz aufgrund der Anzahl der hier verkehrenden Linien deutlich komfortabler, insbesondere dann, wenn die Linie 16 in den Nord-Süd-Stadtbahntunnel verlegt wird und die Haltestelle Ubierring nur noch von der Linie 15 bedient wird.
- Der Einsatz von Dieselmotoren wurde kritisiert  
Antwort der KVB: Die Linie 133 fährt seit einigen Jahren elektrisch, die Linie 142 wird demnächst auf Elektrobetrieb umgestellt. Es werden nur noch einzelne Fahrten mit Dieselmotoren durchgeführt.
- Die Ladezone vor dem Büchergeschäft entfällt  
Antwort der Verwaltung: Die Ladezone kann problemlos in die Mainzer Straße verlegt werden.
- Es wurde die Befürchtung geäußert, man plane dort einen kleinen Betriebshof  
Antwort der Verwaltung: Es ist nicht vorgesehen, dass zukünftig weitere Buslinien an der Haltestelle Ubierring enden.
- Verlegung der Bushaltestelle vor das Gebäude Ubierring 40  
Antwort der Verwaltung: Mit einer Verlegung vor das Gebäude Ubierring 40 wäre der Haltestellenabstand zur davor liegenden Haltestelle Chlodwigplatz zu gering, womit sich die Erschließungswirkung verschlechtern würde.
- Bushaltestelle und Stadtbahnhaltestelle sollen im Gleisbereich kombiniert werden  
Antwort der Verwaltung und der KVB: Diese Lösung ist sehr aufwändig. Der Bus der Linie 133 muss am Knotenpunkt Mainzer Straße signalgeregelt aus dem Straßenraum ausgeschleust und am Knotenpunkt Ubierring / Am Bayenturm signalgeregelt wieder in den Straßenraum eingeschleust werden. Der gesamte Knotenbereich Ubierring / Am Bayenturm muss umgestaltet werden. Der Gleisbereich zwischen Mainzer Straße und Am Bayenturm ist derzeit für Busse nicht befahrbar. Es müssen rund 2 mal 240 m Gleise ausgetauscht und in fester Fahrbahn neu einbaut werden. Eine Versiegelung der Fläche von über 1500 m<sup>2</sup> ist erforderlich, die heute Schotterbett ist. Durch die feste Fahrbahn werden die Fahrgeräusche der Stadtbahn höher. Der Gleisbereich hat heute keine ausreichende Breite für den Begegnungsfall Stadtbahn – Bus, d. h. die heutigen Bahnsteigkanten müssten baulich verändert werden. Die am Ubierring endende Linie 142 müsste weiterhin über die Fahrbahn geführt werden, da im Gleisbereich keine Pausenposition angeboten werden kann. Der Wenderadius kann im Bereich der Ausschleusung Am Bayenturm nicht hergestellt werden. Für die Linie 142 müsste im Straßenraum eine barrierefreie Haltekante hergestellt werden. Die Linien 142 und 133 würden an getrennten Haltekanten fahren. Eine doppelte Infrastruktur müsste vorgehalten werden.

Herausgearbeitet wurde, dass die Haltekante vor das TH-Gebäude verschoben werden kann, wenn eine alternative Pausenposition für die Linie 142 gefunden wird. Im Nachgang zu dem Termin haben Verwaltung und KVB den hierfür in Frage kommenden Raum erneut gesichtet und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass es dafür keinen geeigneten Platz gibt, ohne den Radverkehr einzuschränken. Vor den Gebäuden Ubierring 55 bis 61a hat der Straßenraum eine Breite von über 11,50 m. Die

Einrichtung einer Pausenposition für die Linie 142 an dieser Stelle, würde einen kompletten Umbau des Straßenraums mit zusätzlichen Kosten erforderlich machen. Der derzeit 2,50 m breite, erst vor kurzem markierte Radstreifen müsste durch einen 1,75 m Schutzstreifen ersetzt werden und die Fahrradabstellmöglichkeiten zwischen Fahrbahn und Stadtbahngleis entfielen. Der wartende Bus würde die Sicht des Fußverkehrs auf die Fahrbahn im Bereich des Bahnsteigzuganges vor dem Gebäude Unierring 55 einschränken, was die Verkehrssicherheit für den querenden Fußverkehr herabsetzen würde. Die Warteposition läge vor einem Wohngebäude.

Fazit: Die von der Verwaltung geplante südliche Haltekante liegt in Bezug auf den zur Verfügung stehenden Straßenraum, die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr und die Wirtschaftlichkeit in der optimalen Lage. Alternativen führen aber zu keinen Verbesserungen für Fahrgäste, schränken die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehr ein und erfordern größeren Umbau- und Finanzbedarf. Die damit verbundenen Planungen werden aktuell nicht im Arbeitsprogramm berücksichtigt und würden zu Verzögerungen anderer Projekte führen.