

FD, Abtl./  
bet. Abtl.: 9 / 6.61

Vorlage Nr.: **615/16/2018**

Zur Kenntnisnahme Ausschuss für Stadtentwicklung am: 04.12.2018 TOP: A7.3.1 öffentlich  
und Bauleitplanung

Beschlussfassung Ausschuss für Bauen, Verkehr am: 06.12.2018 TOP: A4.1 öffentlich  
und Umwelt

Finanzielle Auswirkungen: ja Haushaltsposition: 12020101 53761000 Förderung ÖPNV

Betreff:

Zukunftsinvestition in den öffentlichen Nahverkehr/ Verlängerung Linie 7

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauleitplanung nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und verweist die Angelegenheit zuständigkeitshalber in den Ausschuss für Bauen, Verkehr und Umwelt.

Der Ausschuss für Bauen, Verkehr und Umwelt nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die unten dargestellte Taktverdichtung mit der Stadt Köln zum Fahrplanwechsel 2019/2020 im Probetrieb umzusetzen.

Begründung und Erläuterung:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauleitplanung und der Ausschuss für Bauen, Verkehr und Umwelt haben in ihren Sitzungen am 12. bzw. 17.4.2018 aufgrund der vorliegenden Anträge der Fraktionen von SPD, B90/Die Grünen und Perspektive über die Möglichkeiten einer Taktverdichtung auf der Linie 7 beraten.

Die Anträge wurden an die übrigen Beteiligten, Stadt Köln und KVB, mit der Bitte um erneute Prüfung weitergeleitet. Auf Grundlage der Anträge wurden verschiedene Varianten zur Verbesserung der Anbindung geprüft und in gemeinsamen Gesprächen erörtert.

Auch in der aktuellen Betrachtung und Gesprächen wurde eine Taktverdichtung, wie bereits auch schon 2013 ff. (vgl. Vorlage 464/15/2013), unter verschiedenen technischen und finanziellen Optionen geprüft.

Als besondere Schwierigkeit erweist sich hierbei, wie in der Vergangenheit bereits dargestellt, die eingleisige Trassenführung und die fehlenden Wendemöglichkeit an der Haltestelle Frechen Kirche/ St. Audomar. Nach Einschätzung der Beteiligten führen alleine diese beiden technischen Rahmenparameter dazu, dass ein 10 Minutentakt in beide Fahrtrichtungen über längere Zeiträume häufig zu nicht vertretbaren Verspätungszuständen führt.

Die Prüfung wurde in der Form ausgerichtet, dass nur Varianten, die keine größeren Anpassungen der Infrastruktur bedingen, näher betrachtet wurden. Dies besonders auch vor dem Hintergrund, dass eine Anpassung der Infrastruktur kurz- bis mittelfristig nicht möglich ist bzw. eine Realisierung besonders in Hinblick auf die erforderlichen planerischen Beschlüsse zeitlich nicht abgeschätzt werden kann.

Unter den o.g. Aspekten und unter Berücksichtigung der Forderungen aus den Fraktionsanträgen wurde eine Variante zur Optimierung des Fahrtenangebotes der Linie 7 mit folgenden Maßgaben entwickelt:

a) In der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) werden alle heute in Haus Vorst endenden/beginnenden Fahrten (Zeitbereich von 7:55 bis 8:45 Uhr) bis Frechen Bf. verlängert. Der 10-Minuten-Takt Richtung Köln würde damit in Frechen Bf. erst um 8:53 Uhr enden.

b) In der nachmittäglichen HVZ wird eine zusätzliche Fahrt im 10-Minutentakt bis Benzelrath (16:48 Uhr) eingeführt. Damit würde der 10-Minuten-Takt 20 Minuten früher beginnen und würde nachmittags in Benzelrath ankommend von 16:38 bis 17:58 Uhr dauern.

c) In der nachmittäglichen HVZ werden alle heute in Haus Vorst endenden/beginnenden Fahrten (Zeitbereich von 15:55 bis 18:45 Uhr) bis Frechen Bf. verlängert. Der 10-Min-Takt aus Köln kommend würde damit in Frechen Bf. ankommend bereits um 15:47 Uhr beginnen und bis 18:47 Uhr dauern.

Die dargestellte Ausweitung des 10-Minuten Taktes, als auch die Verlängerung aller Fahrten in der HVZ bis Frechen Bhf. entspricht den Forderungen und der Bitte aus der Politik sowie der Frechener Bürger, die Stadtmitte anzufahren und somit die Möglichkeit zu schaffen, mit dem Bus, Rad oder zu Fuß die Fahrt fortsetzen zu können. Hierdurch kann ein Warten auf die nächste Bahn – mangels alternativen Anschlussverbindungen – im Gewerbegebiet in der Regel vermieden werden.

In einem zweiten Schritt wurde diese Variante in Hinblick auf die Auswirkungen auf den Betriebsablauf, erforderliche Beschlüsse und Kostenkriterien geprüft und bewertet.

#### **Zum Betriebsablauf:**

Zu a) und c):

Betrieblich kann die Verlängerung der Fahrten bis Frechen Bf. nur bedingt empfohlen werden, auch wenn dies grundsätzlich umsetzbar ist. Zum einen muss auf dem durchgehenden Gleis nach Frechen-Benzelrath gewendet werden und zum anderen befindet sich die Weichenverbindung, über die ein in Frechen Bf. endender Zug auf das Gleis Richtung Köln gelangt, erst zwischen Holzstraße und der A1. Damit wird das durchgehende Gleis Richtung Frechen-Benzelrath durch einen in Frechen Bf. wendenden Zug sehr lange belegt. Daraus kann sich im Falle größerer betrieblicher Unregelmäßigkeiten die Notwendigkeit ergeben, dass in Einzelfällen Züge in Haus Vorst außerplanmäßig enden müssen. Durch die planmäßige Verlängerung aller heutigen Kurzläufer in der HVZ stellt die Variante jedoch immer noch eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation dar.

Zu b): Wie bereits ausgeführt stellt die Ausweitung des 10-Minuten Taktes die größte Herausforderung in den Optimierungsbestrebungen dar, so dass die Auswirkungen auf den Betriebsablauf anschließend genau analysiert werden müssen, bevor ggf. weitere Fahrten bis Frechen-Benzelrath verlängert werden könnten.

#### **Zu den Kosten:**

a)+b)+c): Durch diese Variante entstehen für Frechen gemäß Zweckverbandssatzung zusätzliche Kosten in Höhe von rd. 27.000 €/a und stellt somit von den bisher betrachteten Maßnahmen wirtschaftlich die vertretbarste Variante dar.

**Zur den erforderlichen Beschlüssen:**

Für die Umsetzung der oben beschriebenen Variante spricht zusätzlich, dass alleine der politische Beschluss in Frechen für eine Umsetzung ausreicht und keine weiteren Beschlüsse in Köln erforderlich sind. Dies ist dadurch begründet, dass die zusätzlichen Fahrt-km nur auf Frechener Gebiet entstehen und sich somit keine zusätzlichen Kosten für die Stadt Köln ergeben.

**Fazit:**

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass sich insbesondere aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen eine Lösungsfindung als sehr schwierig erweist. Für die Stadt Köln ist jedoch die oben beschriebene Variante vorstellbar, auch wenn Sie mit einigen Nachteilen im Betriebsablauf verbunden ist. Nach möglicher Inbetriebnahme des Konzeptes sollten die betrieblichen Auswirkungen daher in der Praxis verifiziert und ggf. im Nachgang Anpassungen vorgenommen werden.

**Die Verwaltung schlägt aus den o.g. Aspekten dem Ausschuss für Bauen, Verkehr und Umwelt vor, die genannte Variante zu beschließen und mit der Stadt Köln und KVB /HGK abzustimmen sowie den Probetrieb zum Fahrplanwechsel Winter 2019/20 umzusetzen.**

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind für den Haushalt 2019ff noch nicht angemeldet und sind in der Haushaltsberatung im Rat zu berücksichtigen.