

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Erarbeitung des 3. Nahverkehrsplans Köln

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Gremium							
Verkehrsausschuss	09.03.2010	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Verkehrsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung sowie den Bericht „Analyse des Nahverkehrsplans 2003-2007; Ermittlung von Änderungserfordernissen für die Fortschreibung des NVP“ des Gutachterbüros KCW, Hamburg zur Kenntnis und erkennt den Bedarf für eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans an. Er beauftragt die Verwaltung,

- mit der Erarbeitung des 3. Nahverkehrsplans Köln unter Berücksichtigung der Ausführungen des Gutachters zu den Anpassungserfordernissen aufgrund der neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und der Betrauungsregelung zu beginnen,
- notwendige Analysen und Planungen, die für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Köln von Bedeutung sind, in Zusammenarbeit mit den Kölner Verkehrs-Betrieben vorzunehmen, nach Bedarf extern zu vergeben und aus den zweckgebundenen Mitteln der ÖPNV-Pauschale nach §11 ÖPNVG NRW zu finanzieren,
- dem Verkehrsausschuss und allen Bezirksvertretungen im 1. Halbjahr 2011 einen Entwurf des 3. Nahverkehrsplans Köln vorzulegen.

Alternative:

keine

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme _____ €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input 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**Begründung:****1. Rahmenbedingungen**

Der 2. Nahverkehrsplan Köln wurde am 13. Mai 2004 vom Rat beschlossen. Seither wurde nicht nur das Liniennetz in verschiedenen Stufen weiterentwickelt (durch Beschlüsse zur „Fortschreibung des Nahverkehrsplans Köln“), sondern es haben sich auch gravierende Änderungen in den finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben. So trat am 1. Januar 2008 das neue ÖPNV-Gesetz NRW in Kraft und am 3. Dezember 2007 wurde die neue EU-Verordnung 1370 veröffentlicht, die seit 3. Dezember 2009 die alte VO 1191 ersetzt. Die VO 1370 wirkt unmittelbar, es ergeben sich jedoch zum nationalen Recht, insbesondere dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Regelungungenauigkeiten, deren Klärung noch aussteht. Eine ursprünglich in der letzten Legislaturperiode der Bundesregierung angestrebte Novellierung des PBefG scheiterte jedoch an den unterschiedlichen Interessenlagen, in deren Folge der hierzu vorgelegte Referentenentwurf keine Mehrheit fand.

In Köln hat die KVB als Reaktion auf die als „Magdeburg-Urteil“ oder „Altmark Trans-Urteil“ bekannt gewordene Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache C-280/00 vom 24. Juli 2003 ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die Finanzierung des Kölner ÖPNV so anpassen sollte, dass eine Berücksichtigung der „vier Kriterien“ des „Magdeburg-Urteils“ gegeben ist. Auf Basis dieses Gutachtens wurde von Verwaltung und KVB die Betrauungsregelung erarbeitet, die am 15. Dezember 2005 vom Rat beschlossen und inzwischen per Ratsbeschluss vom 24. August 2008 bis Ende 2019 verlängert wurde.

Aufgrund dieser weitreichenden Veränderungen hat die Verwaltung ein Gutachten in Auftrag gegeben, das den vorhandenen Nahverkehrsplan unter Berücksichtigung der veränderten rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen auf den notwendigen Anpassungsbedarf analysieren sollte. Dieses Gutachten wurde von der Firma KCW GmbH, Hamburg erstellt und im Dezember 2009 vorgelegt. Der Bericht findet sich als Anlage zu dieser Vorlage und wurde allen Fraktionen und Einzelmandatsträgern vorab zugeleitet. In der Sitzung werden die wichtigsten Inhalte von KCW mündlich vorgetragen. Abgeleitet aus den Rahmenbedingungen ergeben sich als Handlungsschwerpunkte für den 3. Nahverkehrsplan Köln:

- Beschreibung der Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Hinweis auf Unsicherheiten in der Auslegung in Bezug auf die noch ausstehende Anpassung des PBefG
- Verknüpfung mit anderen Fachplanungen aus den Bereichen Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärmschutz
- differenzierte Aufführung der ausreichenden Verkehrsbedienung

- genaue Erfassung und Beschreibung der Verkehrsleistung der KVB im Ist-Zustand (z.B. durch „Liniensteckbriefe“), um die Betrauung der KVB im Nahverkehrsplan zu verankern
- klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, mit denen die KVB betraut ist
- Dokumentation über Vereinbarungen zu interlokalen Verkehren
- Sicherung der Qualität durch klar definierte (Mindest-)Qualitätsstandards.

Diese gutachterlichen Empfehlungen sollten aus Sicht der Verwaltung im Nahverkehrsplan aufgegriffen werden. In einem Punkt empfiehlt die Verwaltung nach Erörterung mit der KVB jedoch, den Vorschlag des Gutachters nicht umzusetzen: Dies betrifft die Frage der Linienbündelung.

Die Bildung von Linienbündeln im Kölner ÖPNV-Netz ist nach den Regelungen der EU-Verordnung 1370 nicht erforderlich. Es ist weiterhin umstritten, ob Linienbündel im Hinblick auf eine mögliche „Rosinenpickerei“ (konkurrierende Anträge zu einzelnen, lukrativen Linien) einen zusätzlichen Nutzen bieten können, insbesondere, da nach §13 PBefG konzessionierte eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß EU-VO 1370 keinen Vorrang vor kommerziellen, also ohne Ausgleichsleistungen betriebenen Verkehren genießen. Diesen Grundsatz würde auch eine Linienbündelung nicht verändern. Hinzu kommt, dass vor der noch ausstehenden Anpassung des PBefG unklar ist, welche organisatorische Ausgestaltung des ÖPNV am sinnvollsten wäre. Es wird daher vorgeschlagen, die Entscheidung über die Bildung von Linienbündeln in Köln bis zur erfolgten Novellierung des PBefG zu verschieben.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass die im Gutachten beschriebenen Anpassungen dafür sorgen werden, dass im Nahverkehrsplan alle wichtigen Rahmenbedingungen enthalten sind, die eine nach heutigem Beurteilungsmaßstab rechtssichere Fortführung des Betrauungsverhältnisses mit der KVB erlauben.

2. Planerische Schwerpunkte

Gleichzeitig soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch planerischen Zielen dienen. Nach Beschlussfassung des letzten Nahverkehrsplans haben sich einige Änderungen im Liniennetz der Stadtbahn infolge der Umsetzung des Beschlusses zur Erweiterung des Kölner Niederflurnetzes ergeben. Die im Bau bzw. in der Planung befindlichen Stadtbahnmaßnahmen müssen im Nahverkehrsplan verankert werden. Des Weiteren wurden die Busnetze in den Teilräumen Linksrheinisch Nord und Rechtsrheinisch Nord analysiert, neu geplant, beschlossen und umgesetzt. Diese Änderungen gilt es zunächst aufzunehmen.

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV soll es aus Sicht der Verwaltung im 3. Nahverkehrsplan schwerpunktmäßig um folgende Punkte gehen:

a) Überprüfung von Kapazitätsengpässen im Netz und Vorschläge zu deren Beseitigung

Die Fahrgastzahlen der Kölner Verkehrs-Betriebe sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen, so z.B. zwischen 1999 und 2008 von 230 Mio. auf 262 Mio. im Jahr (+ 14%). Demgegenüber ist das Platzangebot im gleichen Zeitraum nur von 7,46 Mrd. auf 7,70 Mrd. Platz-km gestiegen (+ 3%; Zahlen aus: KVB Geschäftsbericht 2008). Die Nachfragesteigerung wurde zwar zum Teil durch bessere Auslastungen in den Nebenverkehrszeiten aufgefangen, dennoch befinden sich einige Stadtbahnen und Busse zu bestimmten Zeiten, vor allem in der morgendlichen Verkehrsspitze, an der Grenze ihrer Kapazität. Diese Situation soll in Zusammenarbeit mit der KVB zunächst analysiert werden. Darauf aufbauend sollen geeignete Handlungsoptionen entwickelt werden, wie die identifizierten Engpässe reduziert werden können und welche Auswirkungen diese in Hinblick auf Kosten und Wirkung haben.

b) Bedarfsanalyse und Angebotskonzept für die Abend- und Nachtstunden

Haushaltsbefragungen und Fahrgastzählungen zeigen, dass sich die Aktivitäten der Bürgerinnen und Bürger im Tagesverlauf immer mehr nach hinten verschieben. Auch sind die Verkehre in den Abend- und Nachtstunden zum Großteil mit einem deutlichen Fokus auf die Relation Innenstadt – Wohnstandort gerichtet. Auf diesen Umstand wurde in der Vergangenheit bereits punktuell reagiert, so z.B. mit der Ausweitung des NachtTakts, einer Angebotserweiterung spätabends auf den Ringen sowie mit einem speziellen Abendbusangebot im Bezirk Porz. Nun ist zu überprüfen, ob der Bedarf für weitere Ausweitungen des Angebots besteht und wie dies wirtschaftlich und unter Umweltaspekten zu bewerten ist. Eine Ausweitung des Nachtangebots gehörte im Übrigen auch zu den Vorschlägen mit größter Zustimmung im Bürgerhaushalt 2010 (Rang 3 beim Thema Umweltschutz mit 259 Pro- und 23 Contrastimmen).

c) Analyse und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Anschlusssituationen

Die Ergebnisse der „Leben in Köln“-Umfragen der letzten Jahre zeigen für den Bereich des ÖPNV, dass Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit von den Bürgerinnen und Bürgern als wichtige Angebotsmerkmale des ÖPNV angesehen werden. Gleichzeitig werden beide Merkmale – obwohl sich in der Zeitreihe bereits ein Trend nach oben zeigt – weiterhin mehrheitlich nicht positiv bewertet. In Zusammenarbeit mit der KVB soll daher eine Analyse der Schwachstellen und eine Erarbeitung von Handlungsoptionen vorgenommen werden, die zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV führen können. Dies wird angesichts der Komplexität des Netzes, der derzeitigen infrastrukturellen Beschränkungen und der vielfältigen Beeinflussung durch den Individualverkehr nicht leicht sein. Gleichwohl erscheinen Anstrengungen in diesem Bereich lohnenswert.

d) Überprüfung der umgesetzten Busnetze in den fünf Teilräumen

Das Kölner Busnetz ist in fünf Planungsteilräume gegliedert. Bereits im 1. Nahverkehrsplan waren Neuplanungen in den Bereichen Linksrheinisch Mitte und Rechtsrheinisch Süd enthalten. In der Folge wurden auch die Busnetze in den anderen Teilräumen analysiert, überarbeitet und neu geplant. Umgesetzt wurden die Änderungen wie folgt: Linksrheinisch Mitte in zwei Schritten Mai 2000 (Bereich Medienzentrum Butzweilerhof) und Juni 2002 (Bereich Weiden/Lövenich/Junkersdorf); Linksrheinisch Süd Dezember 2003; Rechtsrheinisch Süd Juni 2004; Linksrheinisch Nord Dezember 2006; Rechtsrheinisch Nord Dezember 2008. Nun sieht die Verwaltung vor, die veränderten Busnetze in Zusammenarbeit mit der KVB in der Reihenfolge ihrer Realisierung nach und nach zu überprüfen. Für das Jahr 2010 sind die Teilräume Linksrheinisch Mitte und Linksrheinisch Süd vorgesehen. Dabei werden aktuelle Fahrgastzahlen erhoben und ausgewertet sowie Wünsche und Anregungen in Bezug auf Liniennetz, Bedienungszeiten und Takte einbezogen.

e) Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs zum ÖPNV

Der Bereitstellung eines niveaugleichen Zugangs zum ÖPNV kommt nicht nur aufgrund des Beitritt der Stadt Köln zur „Erklärung von Barcelona“, in der die Kommunen sich verpflichten, erforderliche Maßnahmen zu ergreifen, damit sich Personen mit Behinderungen ohne Einschränkung ihrer Mobilität in der Stadt bewegen können, eine hohe Bedeutung zu. Ein barrierefreier Zugang erleichtert auch allen anderen Fahrgästen die Benutzung des ÖPNV. Nebenbei reduzieren sich auch die Aufenthaltszeiten der Bahnen an stark frequentierten Haltestellen durch beschleunigten Fahrgastwechsel. Für den sukzessiven behindertengerechten Ausbau existieren Prioritätenlisten für Aufzugsnachrüstungen, Bahnsteiganhebungen und Buskapbau. Diese gilt es fortzuschreiben und als Grundlage für weitere Förderanträge der Stadt Köln nach §12 ÖPNVG NRW zu verwenden.

f) Sicherstellung der Qualität des ÖPNV in Köln

Der Nahverkehrsplan dient unter anderem dazu, die Qualität des ÖPNV zu definieren. Generell wird das ÖPNV-Angebot von der Mehrheit der Kölner Bürgerinnen und Bürger positiv bewertet (vgl. „Nutzung und Bewertung des ÖPNV in Köln“, Kölner Statistische Nachrichten 4/2006). Diese Qualität gilt es im Nahverkehrsplan zu sichern. Eine besondere Bedeutung hat die Definition der Qualität im Nahverkehrsplan durch die Betrauungsregelung mit der KVB erhalten (vgl. KCW: „Analyse des Nahverkehrsplans Köln 2003 – 2007“, S. 17; im Anhang der Vorlage), da die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die von der Stadt Köln ausgeglichen werden, im Nahverkehrsplan detailliert beschrieben werden müssen. Diesen Anspruch erfüllt der Nahverkehrsplan 2003 – 2007 nicht. Insofern erhalten die Qualitätsvorgaben im Nahverkehrsplan zukünftig eine größere Verbindlichkeit.

3. Bearbeitungsverfahren

Da die Bearbeitung der vorgenannten Themenstellungen in einem angemessenen Zeitrahmen nicht von der Verwaltung allein zu bewältigen ist, sollen Teile der Aufgaben extern vergeben werden. Hierzu werden zweckgebundene Mittel aus der ÖPNV-Pauschale nach §11 ÖPNVG NRW eingesetzt.

Die Verwaltung geht von einem Bearbeitungszeitraum von rund einem Jahr aus. Dabei werden die bestehenden Verkehrsunternehmen ebenso einbezogen wie die benachbarten Aufgabenträger und der Verkehrsverbund. Es ist geplant, den dann erarbeiteten Entwurf als Beschlussvorlage in den Verkehrsausschuss unter Beteiligung aller Bezirksvertretungen einzubringen. Dort haben die Gremien die Möglichkeit, Änderungs- und Ergänzungswünsche vorzubringen. Sollten vom Verkehrsausschuss weitere Bearbeitungsschwerpunkte gewünscht werden, wäre es hilfreich, diese im Rahmen der Beschlussfassung zu der vorliegenden Vorlage zu konkretisieren.

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