

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	03.09.2019
Verkehrsausschuss	10.09.2019

"Preise der KVB senken" (Bürgereingabe Az. B 09/19)

Am 2.7.19 hat der Ausschuss Anregungen und Beschwerden die Bürgereingabe „Preise der KVB senken“ (Az. B 09/19, Vorlage 1552/2019) beraten und wie folgt einstimmig beschlossen:

„Der Ausschuss dankt den Petenten für ihre Eingabe und erkennt auch grundsätzlich deren Wunsch nach niedrigeren Ticketpreisen bei der KVB und insbesondere die damit angestrebten übergeordneten Ziele an.

Vor dem Hintergrund des bereits jetzt hohen jährlichen Defizits der KVB sowie der aktuellen Haushaltslage der Stadt Köln sieht sich der Ausschuss jedoch derzeit nicht in der Lage, eine Preissenkung bei der KVB anzustoßen.

Das äußerst komplexe Thema, das weit über die Kompetenzen und Möglichkeiten der KVB hinausgeht, sollte in einer Öffentlichkeitsbeteiligung aller Bürgerinnen und Bürger im laufenden Pilotversuch Öffentlichkeitsbeteiligung münden. Hierzu müssen alle Beteiligten (Bund, Land, Stadt Köln, Verkehrsverbände) zusammentreffen, die Bürger und Bürgerinnen vor Ort umfassend informieren und gemeinsam Lösungen erarbeiten, die in einen konkreten Arbeitsauftrag an Politik und Verwaltung münden.“

Die Verwaltung begrüßt es sehr, dass sowohl Kölnerinnen und Kölner als auch der Ausschuss Anregungen und Beschwerden den Themen Klima und Verkehr eine hohe Bedeutung einräumen. Gleichzeitig ist es wichtig und notwendig solche für eine Stadtgesellschaft bedeutende Themen zu diskutieren und unter Beteiligung der Stadtgesellschaft zukünftige Entwicklungen auf den Weg zu bringen.

Insbesondere für die umweltgerechte Mobilitätsentwicklung setzt sich die Stadt Köln sehr intensiv ein. Mit KölnMobil 2025 hat sich die Verwaltung bereits in 2014 ambitionierte Ziele für den Ausbau des Umweltverbundes in Köln gesetzt. Kurz- und mittelfristig setzt die Stadt daher bereits wichtige Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes um (z.B. Nord-Süd-Fahrt, Ost-West-Achse, Mülheim Süd Anbindung, Radverkehrskonzept Innenstadt, Installation von Ladesäulen). Heute wissen wir jedoch, dass insbesondere vor dem Hintergrund des rasant fortschreitenden Klimawandels, die Verkehrs- und Energiewende mit einer höheren Geschwindigkeit umgesetzt werden muss. Dazu müssen wir uns neue ambitioniertere Ziele setzen und diese mit konsequenten Maßnahmen hinterlegen (siehe Beschreibung Stadtentwicklungsplan Verkehr *SUMP* - Sustainable Urban Mobility Plans im Folgenden).

Die Verkehrswende – hin zu einer klimafreundlichen Mobilität- kann nur mit einem Maßnahmenmix aus Verkehrsverlagerung (Förderung des ÖPNV, Ausbau Radverkehr, Parkraumbewirtschaftung), Verkehrsvermeidung (z.B. intelligente Logistik, Verdichtung) und einer Elektrifizierung des verblei-

benden Verkehrs gelingen. Zurecht betrachten die Petenten dabei den ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende in Köln. Sowohl die Tarife (Ticketpreise und Marktsegmentierung) als auch die Qualität (Zuverlässigkeit, Netzabdeckung, Fahrzeugbestand) sind dabei wichtige Indikatoren. Verkehrspolitisch ist neben der Tarifhöhe eine Betrachtung der relativen Preise (insbesondere im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr) und Effizienz der Mittelverwendung entscheidend. Das Beispiel Wien (365 EUR Ticket) zeigt, dass ein konsequenter Ausbau des ÖPNVs und eine flächendeckende Einführung der Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Parkgebühren die entscheidenden Einflussgrößen für einen steigenden Modal Split des Umweltverbundes waren.

Insbesondere die Qualität des ÖPNVs litt unter dem lange gültigen Planungsziel der autogerechten Stadt. Die Konsequenz in Köln ist auf vielen Stadtbahnlinien, dass die Kapazitätsgrenze insbesondere zu Hauptverkehrszeiten überschritten wird. Daher ist derzeit der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Sicherung einer hohen Dienstleistungsqualität ein zentrales Ziel der Stadt, welches investiv durch Bund- und Land unterstützt wird. Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV muss flächendeckend im Kölner Stadtraum zur Verfügung stehen. Die Qualität und Umfang der Leistungserbringung definiert die Stadt Köln als Aufgabenträgerin in einem öffentlichen Dienstleistungsvertrag mit der KVB.

Die Federführung für die Tarifstrategie wurde in Deutschland jedoch sogenannten Zweckverbänden übertragen. In NRW sind dies die Verkehrsverbünde VRS, VRR und AVV. Die Einführung von Verkehrsverbänden führte zu einer umfassenden Vereinfachung der Tarifstruktur im ÖPNV. Vor der Einführung, konnten einzelne Verkehrsunternehmen (z.B. KVB, SWB, DB etc.) eigene Tarife definieren. Die Konsequenz der Verbundstruktur ist jedoch auch, dass kein einzelnes Verkehrsunternehmen und keine Kommune autonom Tarife – also Ticketpreise- bestimmt. Die Marktsegmentierung (z.B. Zeitkarten, Einzeltickets) sowie die Tariffortschreibung werden abschließend von der Zwecksverbandsversammlung beschlossen. In der Verbundsversammlung des VRS sitzen 36 Mitglieder der Gebietskörperschaften (sowohl politische Vertreter*innen als auch Mitarbeiter*innen der Verwaltung). Die Stadt Köln hält 10– also etwa 27%- der Sitze in der Verbundversammlung inne.

Die VRS GmbH schlägt auf Basis eines Tariffortschreibungssystems (basierend auf einem Aufwand/Kostenindex, dem Deckungsgrad der Verkehrsunternehmen und der Marktakzeptanz) einen Tarif vor. Dieser Tarif muss anschließend von der Verbundsversammlung akzeptiert und von den Verkehrsunternehmen übernommen werden. Trotz der kontinuierlichen Erhöhung der Tarife und steigender Passagierzahlen muss die Stadt Köln jedes Jahr eine Deckungslücke ausgleichen. Für den Fall, dass die Verbundversammlung dem Tarifvorschlag der VRS GmbH nicht folgt, müssen die Mitgliedskommunen die daraus entstehende Deckungslücke entsprechend ihres Anteils übernehmen. Der Ausschuss stellt also zurecht eine hohe Komplexität der Tarifgestaltung fest.

Um das bestehende Maßnahmenpaket und Planungsprozesse zu reflektieren sowie neue Maßnahmen und Ressourcen zu planen wird die Stadtverwaltung in 2020 einen Prozess zur Entwicklung eines sogenannten Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP - Stadtentwicklungsplan Verkehr) beginnen. Der SUMP Prozess folgt einer standardisierten Methodik, die EU-weit angewendet wird. Dieser Prozess wird von einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Die Federführung für die Entwicklung des Plans wird vom Dezernat für Mobilität und Verkehrsentwicklung übernommen. Methodisch wird die Bürgerbeteiligung vom Referat für Strategische Steuerung im Dezernat der Oberbürgermeisterin unterstützt. Derzeit befindet sich die Stadt im Wissensaustausch mit Städten, die diesen innovativen Ansatz zur Verkehrsplanung bereits gewählt haben. Die Erkenntnisse fließen in eine europaweite Ausschreibung, sodass in 2020 mit dem Planungsprozess begonnen werden kann.

Der vom Ausschuss Anregungen und Beschwerden gefasste Beschluss sollte daher im Kontext dieses Prozesses gesehen werden. Die Verwaltung nimmt die Thematik der Preisgestaltung (sowohl für den ÖPNV als auch den MIV) in den SUMP Entwicklungsprozess und die entsprechenden – noch zu entwickelnden- Beteiligungsformate mit auf. Von einer separaten Öffentlichkeitsbeteiligung rät die Stadt hingegen ab.

Gez. Reker