

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

#### **Fortschreibung Nahverkehrsplan Köln**

**hier: Zweite Teilumsetzung des Ratsbeschlusses zum "KVB-Nachtverkehr" vom 26.05.2011**

### Beschlussorgan

Rat

<b>Gremium</b>		<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	zurückgezogen	31.01.2012 14.06.2012
Finanzausschuss		25.06.2012
Rat		28.06.2012

### Beschluss:

Der Rat beauftragt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, die zweite Stufe des in der Anlage vorgestellten Konzeptes zur Weiterentwicklung des Nachtverkehrsangebotes in Köln mit Mehrleistungen auf den Stadtbahnlinien 1, 7, 15 und 18 unter Optimierung des bestehenden Rendezvous-Systems zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umzusetzen. Auf Basis der künftigen Fahrgeldeinnahmen muss gegebenenfalls im Jahre 2013 über die Fortführung der Maßnahme entschieden werden.

Der Rat beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich durch die Angebotsausweitung 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 der neuen Regelung.

### Alternative:

Der Rat spricht sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt gegen eine Weiterentwicklung des Nachtverkehrsangebots aus.

**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:****1. Beschlusslage**

Der Rat hat in seiner Sitzung am 26. Mai 2011 folgenden Beschluss gefasst:

*„Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der KVB AG bis zur Sommerpause ein Konzept für einen der Millionenstadt Köln angemessenen KVB-Nachtverkehr vorzulegen. Mit der Umsetzung soll mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 begonnen werden.*

*Bei den Bahnen ist mindestens eine engere Taktung an Wochentagen zwischen 23 und 1 Uhr vorzusehen. Am Wochenende ist nachts ein Halbstundentakt vorzusehen.*

*Zur Finanzierung des zusätzlichen Angebots sind alternative Finanzierungsmodelle („Nacht-Zuschlag“, (Teil-) Finanzierung über Semesterticket, Sponsoring analog „Telekom-Express“ in Bonn) vorzuschlagen. Dabei sind Erfahrungen anderer deutscher Großstädte zu Grunde zu legen.“*

Die Verwaltung hat dem Verkehrsausschuss daraufhin in der Sitzung am 28.06.2011 ein Konzept für eine 1. Teilumsetzung des Ratsbeschlusses vorgelegt. Der Verkehrsausschuss hat die Vorlage in den Rat verwiesen, der in seiner Sitzung am 14.07.2011 folgenden Beschluss gefasst hat:

*„Der Rat beauftragt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, die Bedienungshäufigkeit der Stadtbahnen im NachtTakt (vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen) zum nächsten Fahrplanwechsel vom 60- auf einen 30-Minuten-Takt zu verdoppeln.*

*Der Rat beauftragt die Verwaltung gleichzeitig mit der Aufnahme der sich durch die Angebotsausweitung 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 der neuen Regelung.“

## 2. Sachstand

Die Verwaltung lässt zurzeit von einem externen Planungsbüro den Nahverkehrsplan neu erstellen. Als ein wesentliches Handlungsfeld wurde dabei der Abend- und Nachtverkehr als gesondertes Teilgutachten beauftragt (siehe auch Beschlussvorlage zum Nahverkehrsplan zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 09.03.2010; Session-Nr. 0672/2010).

Dieses Teilgutachten („Weiterentwicklung des Nachtverkehrsangebots in der Stadt Köln“) liegt nun vor und ist als Anlage 1 der Vorlage beigefügt. Des Weiteren war noch die Finanzierung der 2. Teilumsetzung des Nachtverkehrs (Zeitbereich ab 23 Uhr) zu klären.

Der 1. Teil der Verbesserungen im Nachtverkehr (Verdichtung des NachtTakts auf 30 Minuten) war zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 umgesetzt worden.

## 3. Vorgehensweise

Das vom Gutachter Planungsbüro VIA eG erarbeitete Konzept zum Nachtverkehr basiert auf der Auswertung der VRS-weiten Fahrgastzählung aus dem Jahr 2009 und dem Vergleich mit den entsprechenden Zahlen aus den Jahren 1993 und 2004. Die Analyse der Zeitreihe verdeutlicht, dass die Nachfrage in den Nachtstunden in den letzten ca. 15 Jahren deutlich angestiegen ist. Dies betrifft insbesondere die Nächte vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Gleichzeitig wurde das Angebot in diesem Zeitraum nur punktuell erweitert (z.B. NachtTakt-Verlängerung bis 4:15 Uhr, Aufnahme der Buslinien 132 und 136 in den NachtTakt, Verdichtung der Linie 15 an Wochenenden nach 23 Uhr).

Anhand der aktuellen Fahrgastzahlen aus 2009 wurde die Nachfrage sowohl zeitlich (unterschiedliche Betriebstage und Zeitstunden) als auch räumlich differenziert untersucht und in Bezug zum vorhandenen Angebot bewertet. Der Gutachter schlägt auf dieser Basis in seinem Gutachten die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen vor, die in enger Abstimmung mit der Verwaltung und den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) erarbeitet wurden.

## 4. Vorgeschlagene Maßnahmen

### **Stärkung der Ost-West-Achse**

Die Ost-West-Achse wird zwischen ca. 23:00 Uhr und 1:00 Uhr sowie an Wochenenden bis ca. 4:00 Uhr mit zwei zusätzlichen Fahrtenpaaren pro Stunde auf der Linie 1 im Streckenabschnitt Junkersdorf bis Brück verstärkt. Dies bedeutet, dass im Zeitabschnitt Fr/Sa 23:00 - 4:00 Uhr und So-Do 23:00 - 1:00 Uhr eine abschnittsweise Verdopplung der Taktfolge auf der Linie 1 gegenüber dem vormaligen Angebot erfolgt. Durch diese Maßnahme können generell nach 23:00 Uhr die Konvoifahrten (s.u.) im Streckenabschnitt Neumarkt bis Kalk beseitigt und die Wartezeit am Neumarkt reduziert werden.

### **Gezielter, nachfragegerechter Einsatz von Verstärkerfahrten**

Die Verstärkerkurse der Linie 15 zwischen Ubierring und Weidenpesch (Niehl) werden auch während der Woche zwischen 23:00 und 0:00 Uhr eingesetzt, so dass auch hier zwei zusätzliche Fahrtenpaare pro Stunde in den Fahrplan aufgenommen werden und in Überlagerung mit der Linie 12 auf den Ringen und in der Neusser Straße in diesem Zeitabschnitt sowie am Wochenende zwischen 23:00 und 4:00 Uhr künftig sechs Fahrten pro Richtung und Stunde angeboten werden.

Eine Verstärkung der Linie 18 im Zeitabschnitt Fr/Sa 23:00 bis 1:00 Uhr wird über eine Ableitung von Fahrten hergestellt, die heute von Buchheim kommend ab Barbarossaplatz zum Ubierring (Linienwechsler 16/18) verkehren. Durch die Ableitung dieser Fahrten nach Klettenberg wird die Luxemburger Straße zwischen Barbarossaplatz und Klettenbergpark mit zwei zusätzlichen (dann linienrein als

Linie 18 verkehrenden) Fahrtenpaaren je Stunde verstärkt. Auf den südlichen Ringen ist das Angebot durch die Verstärkung der Linie 15 in Überlagerung mit der Linie 16 mit ebenfalls sechs Fahrten pro Richtung und Stunde ausreichend.

Die Linie 7 wird aufgrund der in Fahrtrichtung stadtauswärts vorhandenen Nachfrage täglich zwischen 23:00 und 0:00 Uhr mit zwei zusätzlichen Fahrtenpaaren pro Stunde vom Neumarkt bis Porz-Zündorf verstärkt.

### ***Maximaler 20-Minuten-Abstand auf stark nachgefragten Strecken***

Im Zeitbereich nach 23:00 Uhr wird für stark nachgefragte Streckenabschnitte ein Mindestangebot von vier Fahrten pro Richtung und Stunde definiert. Im Falle von Linienüberlagerungen (z.B. auf dem Ehrenfelder Ast) soll dabei unter Berücksichtigung von Anschlussbeziehungen ein 20-Minuten-Abstand zwischen zwei Fahrten nicht überschritten werden.

Untersucht wurde auch eine generelle Erhöhung der Taktfrequenz auf allen Stadtbahnlinien vom 30- auf einen 15-Minuten-Takt zwischen 23:00 und 1:15 Uhr. Dieser ist jedoch weder nachfragegerecht noch wirtschaftlich tragfähig. Daher wird ein solches rein angebotsorientiertes Modell nicht zur Umsetzung empfohlen.

Die Untersuchungen zeigen ebenfalls, dass die Einführung eines Nachtverkehrs von Sonntag bis Donnerstag nicht erforderlich ist, so dass hier zurzeit kein Handlungsbedarf besteht.

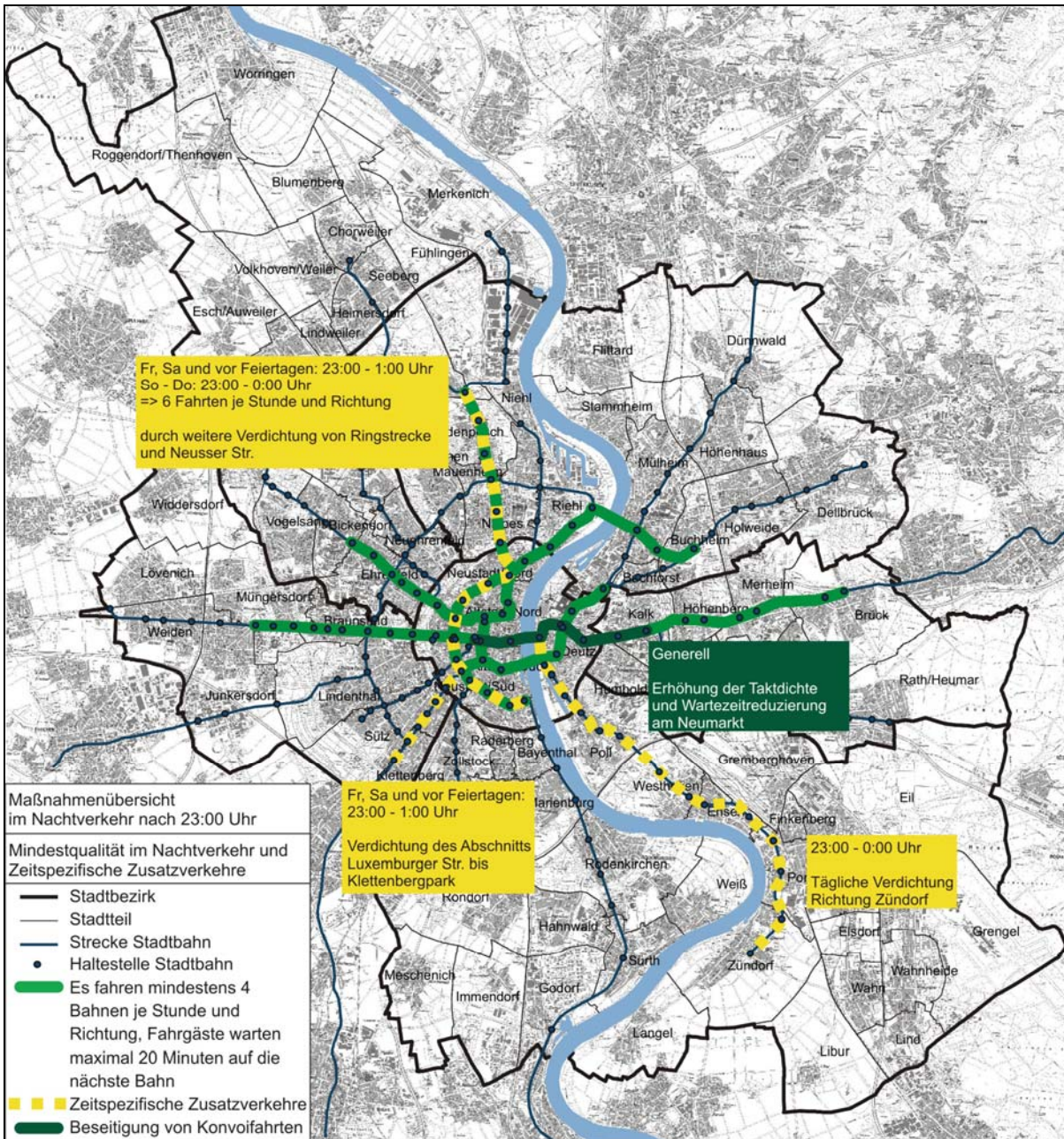
### ***Optimierung des Rendezvous-Systems***

Das Gutachten analysiert und bewertet die Vor- und Nachteile sowohl des Rendezvous-Systems als auch eines Systems mit konsequentem „Fahren auf Lücke“.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine Kombination der beiden Systeme – bei grundsätzlicher Beibehaltung des Rendezvous-Systems – ein nachfragegerechtes und kundenorientiertes Angebot schafft. Für die grundsätzliche Beibehaltung des Rendezvous-Prinzips spricht unter anderem dessen gute Akzeptanz, die auch durch die Befragung „Leben in Köln“ (2009) belegt wird, und die gut merkbaren, systematischen Anschlüsse. In Kombination mit an der Nachfrage ausgerichteten zusätzlichen Verstärkerfahrten gelingt es, die Taktichte zu erhöhen, Konvoifahrten zu beseitigen und die Wartezeiten am Neumarkt deutlich zu verringern. Dies wird erreicht, indem die zukünftig verdichtete Linie 1 nicht mehr im Rendezvous, sondern mit Zu- und Abbringerfahrten zum Rendezvous verkehrt.

Die folgende Abbildung sowie Tabelle 1 zeigen eine Zusammenstellung der geplanten Maßnahmen.

Abbildung 1: Übersicht über die Maßnahmen im Nachtverkehr nach 23:00 Uhr



## 5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die dargestellte, nachfragegerechte Ausweitung durch Erhöhung der Fahrtenzahl auf bestimmten Linienabschnitten sowie Optimierung des Rendezvous-Systems betragen gemäß überschlägiger Kalkulation der KVB ca. 400.000 € pro Jahr.

Tabelle 1: Empfohlene Maßnahmen und Kosten zur Weiterentwicklung des Nachtverkehrs;  
Umsetzungsstufe 2

<b>Umsetzungsstufe 2: Zusatzleistungen zur Verstärkung des Grundangebots nachts ab 23 Uhr</b>				
Linie	Strecke	Tage	Zusätzliche Frequenz	Kostenrahmen
1	Junkersdorf <> Brück	Fr./Sa. 23-4 Uhr	2 Fahrten (-paare) pro Stunde	ca. 400.000 €
		So.-Do. 23-1 Uhr		
7	Neumarkt > Porz-Zündorf	täglich 23-0 Uhr		
15	Ubierring <> Weidenpesch (Niehl)	So.-Do. 23-0 Uhr		
18	Barbarossaplatz <> Klettenberg	Fr./Sa. 23-1 Uhr		

Gemäß Ratsauftrag wurden verschiedene Finanzierungsmodelle für die Deckung der Mehrkosten geprüft:

### ***Finanzierung über allgemeine Preiserhöhung***

Diese Variante sieht vor, die zusätzlichen Kosten durch eine Preiserhöhung über das gesamte VRS-Ticketsortiment zu kompensieren. Dies würde aber bedeuten, dass auch VRS-Kunden, die den Kölner Nachtverkehr nicht nutzen, zur Finanzierung herangezogen würden. Dieser Vorschlag findet daher nicht die erforderliche Zustimmung der anderen im VRS vertretenen Kommunen.

### ***Finanzierung über Semester- und Jobtickets***

Diese Finanzierungsmöglichkeit sieht eine VRS-weite zusätzliche Preiserhöhung bei Job- und Semestertickets vor. Aber auch hier werden Nutzergruppen mit Preiserhöhungen belastet, die das zusätzliche Nachtangebot nicht nutzen. Etwa die Hälfte der Nutzer im Nachtverkehr ist im Besitz eines Job- oder Semestertickets. Jedoch würden zum einen auch Job- und Semesterticketkunden aus anderen VRS-Kommunen, die den Nachtverkehr in Köln nicht nutzen, zur Finanzierung herangezogen, zum anderen müssten Kölner Job- und Semesterticketkunden, die den Nachtverkehr nicht oder kaum nutzen, diesen mitfinanzieren. Die andere Hälfte der Kunden im Nachtverkehr hingegen trüge keinen Anteil an der Mitfinanzierung. Damit ist dieses Modell im Hinblick auf eine möglichst hohe Tarifgerechtigkeit negativ zu werten. Auch dieser Vorschlag wurde in den entsprechenden VRS-Arbeitsgruppen nicht unterstützt.

### ***Finanzierung über einen separaten Nachtzuschlag/Zusatzticket***

Diese Finanzierungsmöglichkeit hätte den Vorteil, dass tatsächlich nur die Nutzergruppe, die von dem zusätzlichen Angebot profitiert, zur Finanzierung herangezogen würde. Denkbar wäre ein für die gesamte Nacht von z.B. 0:00 bis 5:00 Uhr gültiger einmaliger Zuschlag in Höhe von ca. 1,00 € pro Nacht. Die praktische Handhabung eines Nachtzuschlags spricht aber gegen dessen Einführung. So müssten alle Kunden – ob Barticket- oder Zeitkartennutzer – diesen Nachtzuschlag durch Kauf eines separaten Tickets entrichten. Denkbar wäre allerdings für Zeitkartennutzer ein „Nachtzuschlags-Abo“ mit entsprechender Ermäßigung. Als problematisch schätzt die Verwaltung den Aufwand insgesamt ein, da die Durchsetzung eines Nachtzuschlags mit verstärkten Kontrollen unterstützt werden müsste.

### ***(Mit-)Finanzierung über Liniensponsoring***

Diese Möglichkeit wurde vom Gutachter ebenfalls betrachtet. Er kommt zu dem Schluss, dass ein Liniensponsoring allenfalls ein begleitender Finanzierungsbaustein sein könnte. Gegen ein Liniensponsoring spricht u.a. die eingeschränkte Flexibilität in Hinblick auf den Fahrzeugeinsatz. Aufgrund der Erfahrungen in anderen Städten wird dieses Thema seitens der KVB daher eher zurückhaltend betrachtet.

**Fazit**

Alle aufgezeigten Instrumente zur Gegenfinanzierung des zusätzlichen Angebotes weisen nach Ansicht der Verwaltung deutliche Nachteile hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit, Akzeptanz und zum Teil auch der Kontrolle auf.

Die KVB AG geht davon aus, dass die dargestellte Maßnahme aus der positiven Entwicklung der gesamten Verkehrserlöse finanziert werden kann. Sollte dies nicht eintreten, wird über eine Weiterführung der zweiten Stufe der Weiterentwicklung des Nachtverkehrs über den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 hinaus neu zu entscheiden sein. Für das Jahr 2013 teilt die KVB nach erfolgter Abstimmung in der Geschäftsführung des Stadtwerke-Konzerns (SWK) mit, dass die vorgeschlagene Maßnahme die vorgesehene Ausschüttung des Konzerns an die Stadt Köln nicht beeinträchtigt. Daher hat ein positiver Beschluss keine Auswirkungen auf den Haushalt der Stadt Köln.

Daher sprechen sich Verwaltung und KVB für die Umsetzung des dargestellten Konzeptes ohne separate Finanzierung aus, so dass die hieraus entstehenden Mehrkosten der KVB in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/24.06.2008 aufzunehmen sind.

**Begründung der Dringlichkeit**

Ein Beschluss über die 2. Stufe des Nachtverkehrsangebots ist vor der Sommerpause 2012 erforderlich, um das Konzept zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 umsetzen zu können. Eine frühere Fertigstellung der Vorlage war leider nicht möglich, da die Frage der Finanzierung bei der KVB erst in der 21. KW endgültig geklärt werden konnte.