

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat

An den
Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Herrn Bürgermeister Andreas Wolter

An die Vorsitzende des
Stadtentwicklungsausschusses
Frau Birgit Gordes

Frau Oberbürgermeisterin Henriette Reker

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 08.11.2016

AN/1851/2016

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Stadtentwicklungsausschuss (gemeinsame SoSi.)	08.11.2016
Verkehrsausschuss (gemeinsame SoSi.)	08.11.2016

: 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln

Sehr geehrter Herr Wolter,
sehr geehrte Frau Reker,

wir bitten Sie, folgenden Änderungsantrag in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses aufzunehmen:

In der Beschlussvorlage:

Bei Ziffer 1 hinter „Verwaltung“ einzufügen: **die Überarbeitung entsprechend den Anlagen 12 und 13 durchzuführen und parallel** und hinter „Verkehrsunternehmen“ einfügen: „sowie den Fahrgastverbänden (VCD, pro Bahn, etc.) und Sozialverbänden“

Neuer Satz heißt dann:

„Der Verkehrsausschuss nimmt den Entwurf des 3. Nahverkehrsplans der Stadt Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, **die Überarbeitung entsprechend den Anlagen 12 und 13 durchzuführen und parallel** die gemäß § 9 ÖPNVG NRW notwendigen Abstimmungen mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR), den benachbarten Aufgabenträgern und vorhandenen Verkehrsunternehmen **sowie den Fahrgastverbänden (VCD, pro Bahn, etc.) und Sozialverbänden** vorzunehmen.“

Im NVP-Entwurf (Anlage 1):

Kapitel 6.1.1. Angemessene Verkehrsbedienung

In Tabelle 6-2 wird jeweils eine weitere Spalte für das Mindesttaktangebot hinzugefügt:

Montag – Freitag:

HVZ* Kernstadt: 5-Minuten-Takt Außenbereich: 10-Minuten-Takt

**** Der Fünf-Minuten-Takt ist nicht komplett linien-, sondern abschnittsbezogen (Kernzone)***

Samstag:

NVZ* Kernstadt: 7,5-Minuten-Takt Außenbereich: 15-Minuten-Takt

*** Der 7,5-Minuten-Takt ist nicht komplett linien-, sondern abschnittsbezogen (Kernzone)**

Begründung: Schon jetzt wird in der Innenstadt durch Linienüberlagerung diese Taktfrequenz erreicht, bzw. teilweise schon unterschritten. Um deutlich zu machen, dass dies auch in Zukunft weiterhin geschehen soll, wird eine entsprechende HVZ* mit aufgenommen.

Kapitel 6.1.4 Standards zur Ausgestaltung von Haltestellen

In das Kapitel „Ausstattung der Haltestellen“ (S. 184/185) werden folgende Kriterien (teilweise übernommen aus 8.5.4) eingefügt:

„An allen wichtigen Umsteigehaltestellen werden genügend sichere Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen. Darüber hinaus sind an großen Knotenpunkten Mobilstationen vorzusehen“

Begründung:

Kapitel 6 (Qualitätskriterien) hat einen verbindlicheren Charakter als es Kapitel 8 (Ausblick) hat. Um bei zukünftigen Haltestellen Neu- und Umbauten den Umweltverbund weiter zu stärken sind Radabstellanlagen an jeder größeren Haltestelle unabdingbar.

Kapitel 6.1.5 Ausstattung der Fahrzeuge

Bei der Ausstattung der Stadtbahn-Fahrzeuge (S. 188) und Busse (S. 189) wird der Absatz „Gewährleistung einer möglichst uneingeschränkten Sicht nach außen; Fensterscheiben sind grundsätzlich von Werbung freizuhalten, in Einzelfällen ist bei großflächiger Werbung an Fahrzeugen der Anteil beklebter Fensterscheiben auf maximal 30 % zu begrenzen.“

folgendermaßen ersetzt:

Die Gewährleistung einer uneingeschränkten Sicht nach außen durch komplettes Freihalten der Fensterscheiben ist zu prüfen. Die Mindererlöse aus Werbung p.a. sind darzustellen.

Begründung:

Das immer weitere Bekleben kompletter Bahnen führte in der Vergangenheit immer wieder zu Beschwerden der Kundinnen und Kunden. Gerade für Ortsunkundige ist es wichtig, die Umgebung voll und ganz und nicht durch gelochte Folie wahrnehmen zu können. Deshalb soll in Zukunft Werbung nicht mehr auf den Scheiben angebracht werden.

Kapitel 6.2. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die Tabelle zu den Formen der Kundeninformation wird wie folgt ergänzt:

Standort	Automatisierte elektronische Kundeninformation
In / An den Fahrzeugen	[...] Monitore in den Fahrzeugen: <ul style="list-style-type: none"> • nächsten vier Haltestellen • nächste Haltestelle mit Umsteigebeziehungen in Echtzeit • Fahrtziel der Fahrt
Internet / App	[...] <ul style="list-style-type: none"> • Reisekettenplanung unter Einbeziehung aller ÖPNV-Angebote sowie Bike- und Car-Sharing • Informationen über alternative Reisemöglichkeiten bei Störungen im Betriebsablauf • Echtzeitdaten der Standorte von Bussen und Bahnen

Dieses Mindestangebot soll dort gelten, wo die infrastrukturellen Voraussetzungen es zulassen und eine entsprechende Nachfrage gegeben ist.

Begründung:

Durch das sehr engmaschige ÖPNV-Netz in Köln und die Verknüpfung mit Bike- und Car-Sharing sind oft mehrere Reiserouten möglich. Durch das Bereitstellen möglichst vieler Informationen ist es gerade Pendlerinnen und Pendlern besser möglich, die für sie beste Route zu wählen.

Kapitel 6.3.1 Luftqualität

Auf Seite 202 wird der vorletzte Absatz wie folgt ergänzt:

[...], sollten daher möglichst Fahrzeuge eingesetzt werden, die den aktuellsten Umweltstandard **maximal** erfüllen.

Begründung:

Ähnlich der Beschlusslage zur Anschaffung von städtischen Fahrzeugen aus dem Verkehrsausschuss vom 19.01.2016

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Niklas Kienitz
CDU-Fraktionsgeschäftsführer

gez. Jörg Frank
GRÜNE-Fraktionsgeschäftsführer