



**Stadt Köln**

**ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Köln  
für das Jahr 2021**

**gemäß Artikel 7 Abs.1  
der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,  
geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338**

# **ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Köln für 2021 gemäß Artikel 7 (1) der Verordnung 1370/2007 (geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338) der Europäischen Union**

Die Stadt Köln ist als zuständige Aufgabenträgerin für den Öffentlichen Personennahverkehr auf ihrem Stadtgebiet gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung 1370/2007 der Europäischen Union (geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338) verpflichtet, einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich zu machen.

Der vorliegende Bericht bezieht sich auf den Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2021.

## **1) Betreiber des öffentlichen Dienstes**

Die Stadt Köln hat an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) mit Wirkung zum 01.01.2020 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) über die Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste mit Stadtbahnen, Bussen und flexiblen Bedienformen in Köln und auf den abgehenden Linien der KVB in die benachbarten Gebietskörperschaften über eine Laufzeit von 22,5 Jahren vergeben. Der ÖDLA wurde im Wege der Direktvergabe auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (nachfolgend „VO 1370/2007“) bzw. Art. 5 Abs. 1 Satz 2 VO 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB vergeben.

Der ÖDLA definiert gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der KVB in Umsetzung des aktuellen Nahverkehrsplans und jeweils aktueller weiterer Beschlüsse des Rats der Stadt Köln. Er setzt damit die politischen Ziele um, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr der Stadt Köln (3. Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2017, Köln Mobil 2025, Kölner Perspektiven 2030+, Green City Masterplan und der jährliche Bericht zur geplanten ÖPNV-Netzentwicklung) aufgeführt sind.

Damit die KVB dauerhaft die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen erfüllen kann, wurde der KVB vonseiten der Stadt Köln ein ausschließliches Recht gewährt, das die Verkehrsdienste, die Gegenstand des ÖDLA sind, schützt.

## **2) Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

### **2.1) Bedienungsqualität im Bus- und Stadtbahnverkehr**

Im Jahr 2021 betrieben die KVB zwölf Stadtbahnlinien, 70 Buslinien und 12 Linien im Bedarfsverkehr (Anruf-Sammel-Taxi oder TaxiBus). Gemäß Nahverkehrsplan der Stadt Köln

ist das Stadtbahnnetz in ein Hoch- und ein Niederflurnetz unterteilt. Im Hochflurnetz verkehren Stadtbahnwagen mit einer Einstiegshöhe von 90 Zentimetern, im Niederflurnetz Stadtbahnwagen mit einer Einstiegshöhe von 35 Zentimetern über Schienenoberkante. Zum Hochflurnetz zählten 2021 sieben Stadtbahnlinien, zum Niederflurnetz fünf Stadtbahnlinien. Auf allen Buslinien kommen Niederflurbusse zum Einsatz.

Die Linienlänge betrug zum 31.12.2021 im gesamten Stadtbahnnetz 246 Kilometer, im gesamten Busnetz 703,6 Kilometer. Der Fahrzeugbestand zum 31.12.2021 betrug 384 Stadtbahnfahrzeuge und 449 Busse (einschl. von Subunternehmern betriebene Busse).

Die Gesamtleistung im Jahr 2021 betrug 18,8 Millionen Nutzzugkilometer bei der Stadtbahn und 21,3 Mio. Nutzwagenkilometer beim Bus. Es wurden 171,8 Millionen Fahrgäste befördert.

## **2.1) Beförderungsqualität im Bus- und Stadtbahnverkehr**

Grundsätzliche Qualitätsstandards für das ÖPNV-Angebot enthält der 3. Nahverkehrsplan der Stadt Köln (Stand 2017). Darüber hinaus sind im ÖDLA detaillierte Anforderungen an die Qualität der Leistungserbringung durch den Betreiber festgelegt.

Die KVB ist dem Aufgabenträger verpflichtet jährlich einen Qualitätsbericht vorzulegen. Dieser beinhaltet u.a. - jeweils getrennt nach Bus- und Stadtbahn-Angebot ausgewertet - Erfüllungsgrade zu Fahrzeug- und Haltestellen-Qualitätskriterien sowie zu Ausfall- und Verspätungsquoten.

Die an Stadtbahnfahrzeuge gestellten Qualitätsanforderungen wurden - bis auf wenige Fahrzeuge, die diese punktuell nicht erfüllen – im Jahr 2021 zu 100% erfüllt. Die Busse der KVB erfüllen die geforderten Qualitätsstandards ohne Ausnahmen.

An Stadtbahnhaltestellen wurde 1% der „obligatorischen“ Qualitätskriterien nicht erfüllt, was überwiegend an der Fahrgastinformation liegt. Bei den Bushaltestellen lag dieser Wert im Jahr 2021 bei 5%, weshalb das Konzept zur Verbesserung bzw. Neugestaltung der Bushaltestellen fortgeführt wird.

Im Jahr 2021 kam es aufgrund von Personalausfällen, Technik und Fremdereignissen, bei der Stadtbahn zu Ausfällen von 355.205 Soll-Nutzwagenkilometern (1,86% an den gesamten Soll-Nutzwagenkilometern) und beim Bus zu Ausfällen von 109.666 Soll-Nutzwagenkilometern (0,57% an den gesamten Soll-Nutzwagenkilometern).

Zur Darstellung der Pünktlichkeit wird der Anteil der pünktlichen Haltestellenabfahrten bis zu der definierten Toleranzgrenze von verspäteten Abfahrten von bis zu drei Minuten ausgewiesen. Die Pünktlichkeitsgrade der Stadtbahnlinien liegen im Jahr 2021 im Bereich von 74,1% bis 93,9% und die der Buslinien im Bereich von 68,0% bis 95,2%.

Ausführliche Auswertungen der KVB sowie Bewertungen der Angebotsqualität aus Kundensicht sind dem ["Qualitätsbericht 2021 der KVB"](#) (siehe Vorlagen-Nr. 2476/2022 des Verkehrsausschusses der Stadt Köln) zu entnehmen.

### **3) Gewährte Ausgleichsleistung gegenüber den Betreibern**

Die Erträge aus der Ergebnisabführung aufgrund der im ÖDLA definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen belaufen sich auf 144,6 (davon 52,7 Mio. € Bus und 91,9 Mio. € Stadtbahn). Zusätzlich wurden Zuschüsse i.H.v. 103,6 Mio € (davon 71,1 Mio. € für Stadtbahn und 32,5 Mio. € für Bus) in 2021 als Erträge wirksam. Diese setzen sich zusammen aus gesetzlichen Ausgleichsleistungen (im Wesentlichen §231 SGB IX, §11a (2) ÖPNVG und §11 (2) ÖPNVG) i.H.v. 17 Mio. €, Zahlungen des Aufgabenträgers an die Betreiber (im Wesentlichen aus interlokalen Verkehren) i.H.v. 16 Mio. €, Ausgleichsleistungen aufgrund von Förderrichtlinien (im Wesentlichen aus dem Pandemie-Rettungsschirm) i.H.v. 69,5 Mio. € sowie sonstige Zuschüsse i.H.v. 1,1 Mio. €. Hinzu kamen allgemein verfügbare Investitionsförderungen nach Bundes- und Landesrecht.