



**Stadt Köln**

**ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Köln  
für das Jahr 2024**

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



# **ÖPNV-Gesamtbericht der Stadt Köln für 2024 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 01.01.2024 bis 31.12.2024.

## **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 2024 betrieben die KVB 14 Stadtbahnlinien (einschließlich der Interimslinien 14 und 19, die aufgrund der Sperrung der Mülheimer Rheinbrücke betrieben wurden) sowie 70

Buslinien, davon 11 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 2024 sieben Stadtbahnlinien (die Interimslinien 14 und 19 wurden als Ergänzung zur unterbrochenen Linie 18 dem Hochflurnetz zugeordnet), zum Niederflurnetz zählten fünf Stadtbahnlinien. Auf allen Buslinien kommen Niederflurbusse zum Einsatz. Die Linienlänge betrug zum 31.12.2024 im gesamten Stadtbahnnetz 246 Kilometer, im gesamten Busnetz 707 Kilometer. Der Fahrzeugbestand zum 31.12.2024 betrug 405 Stadtbahnfahrzeuge und 476 Busse (einschl. von Subunternehmern betriebene Busse). Die Gesamtleistung im Jahr 2024 betrug 16,2 Millionen Nutzzugkilometer bei der Stadtbahn und 22,5 Mio. Nutzwagenkilometer beim Bus. Es wurden 236,2 Millionen Fahrgäste befördert.

## **2.2) 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 2024 zu 100% erfüllt. Die Busse der KVB erfüllen die geforderten Qualitätsstandards ohne Ausnahmen. An Stadtbahnhaltestellen wurden 1% der „obligatorischen“ Qualitätskriterien nicht erfüllt, was überwiegend an der Fahrgastinformation liegt. Bei den Bushaltestellen lag dieser Wert im Jahr 2024 ebenfalls bei 1%, weshalb das Konzept zur Verbesserung bzw. Neugestaltung der Bushaltestellen fortgeführt wird. Im Jahr 2024 kam es aufgrund von Personalausfällen, Technik und Fremdereignissen bei der Stadtbahn zu Ausfällen von 74.446 Umlaufstunden (7,7% der gesamten Umlaufstunden) und beim Bus zu Ausfällen von 41.581 Umlaufstunden (2,8% der gesamten Umlaufstunden). Zur Darstellung der Pünktlichkeit wird der Anteil der pünktlichen Haltestellenabfahrten bis zu der definierten Toleranzgrenze von verspäteten Abfahrten unter drei Minuten ausgewiesen. Die Pünktlichkeitsgrade der Stadtbahnlinien liegen im Jahr 2024 im Bereich von 59,6% bis 92,9% und die der Buslinien im Bereich von 59,8% bis 97,3%.

Ausführliche Auswertungen der KVB sowie Bewertungen der Angebotsqualität aus Kundensicht sind dem "Qualitätsbericht 2024 der KVB" (siehe Vorlagen-Nr. [2232/2025](#) 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 185,5 (davon 65,2 Mio. € Bus und 120,3 Mio. € Stadtbahn). Zusätzlich wurden Ertragszuschüsse i.H.v. 137,3 Mio. € (davon 103,8 Mio. € für Stadtbahn und 33,5 Mio. € für Bus) im Jahr 2024 als Erträge wirksam. Diese setzen sich zusammen aus Ausgleichsleistungen auf Basis von Gesetzen bzw. Förderrichtlinien i.H.v. 118,1 Mio € (im Wesentlichen Fahrgeldsurrogate und Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket), Zahlungen des Aufgabenträgers an den Betreiber i.H.v. 18,5 Mio. (im Wesentlichen aus interlokalen Verkehren) sowie aus sonstigen Zuschüssen i.H.v. 0,7 Mio. €. Hinzu kommen allgemein verfügbare Investitionsförderungen nach Bundes- und Landesrecht.