
Presseinformation

Köln, den 18. Mai 2015
Nr. 13, 2015

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Fehlende Bundesmittel gefährden den Stadtbahn-Ausbau in Köln

Der weitere Ausbau der Kölner Stadtbahn ist angesichts der unsicheren Finanzierung durch den Bund gefährdet. Die Bundesmittel für den Aus- und Neubau des kommunalen Nahverkehrs und Straßenbaus laufen nach aktuellem Stand 2019 aus, Anschlussregelungen sind noch nicht in Sicht. Überall in Deutschland müssen deshalb bereits heute Baumaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Eis gelegt werden. Auch in Köln ist ein großes ÖPNV-Ausbauprojekt davon betroffen: Die Realisierung des Ausbaus auf der so genannten Ost-West-Achse der Stadtbahn ist aus heutiger Sicht offen. „Wir benötigen dringend eine Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse. Vor allem auf der Linie 1 können wir schon jetzt in der Hauptverkehrszeit kaum noch zusätzliche Fahrgäste befördern. An der Haltestelle Neumarkt fühlen sich die Kunden so, als sei täglich Kirchentag. Der Bedarf ist also völlig unstrittig, auch auf den Linien 7 und 9. Die dafür notwendigen Investitionen können die Stadt und die Kölner Verkehrs-Betriebe aber nicht alleine aufbringen, wir brauchen hier die finanzielle Unterstützung durch Bund und Land“, so Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB und VDV-Präsident.

Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und mit den Entflechtungsmitteln fördert der Bund seit Jahren die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland, unter anderem wird auch der Bau der Nord-Süd-Stadtbahn in Köln daraus mitfinanziert. Insgesamt stehen den Kommunen so jährlich rund 1,6 Milliarden Euro für den ÖPNV und den Straßenbau zur Verfügung. Sowohl das GVFG als auch die Entflechtungsmittel enden aber 2019. Wegen der mehrjährigen Vorplanungen für große Bauvorhaben können deshalb schon heute keine weiteren Projekte mit der nötigen Finanzierungssicherheit geplant werden.

„Das ist für den kommunalen Nahverkehr in ganz Deutschland und natürlich auch in Köln eine untragbare Situation. Die Fahrgastzahlen und damit auch unsere Leistungen steigen jährlich, wir befördern bundesweit inzwischen zehn Milliarden Fahrgäste pro Jahr. Vielfach fahren wir dabei an der Kapazitätsgrenze, wie zum Beispiel in Köln zwischen Heumarkt und Rudolfplatz. Auf der anderen Seite gibt es noch immer keine Entscheidung über die Fortführung der Bundesmittel mit denen die kommunalen Verkehrssysteme seit Jahrzehnten erfolgreich gebaut und erweitert werden. Ohne die Sicherheit, dass es diese Mittel auch nach 2019 geben wird, brauchen wir hier in Köln mit dem Ausbau der Ost-West-Achse gar nicht erst anzufangen“, so Fenske.

Besondere betriebliche Situation auf der Ost-West-Achse: drei Linien auf einem Gleiskörper

Die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse der Kölner Stadtbahn ist vor allem deshalb unumgänglich, weil auf den jetzigen Gleisen kein zusätzlicher Verkehr mehr möglich ist, was schon heute in Stoßzeiten zu überfüllten Bahnsteigen und Fahrzeugen führt. Grund dafür ist eine bauliche und betriebliche Besonderheit, denn zwischen den Haltestellen Neumarkt und Heumarkt verkehren drei Stadtbahnlinien (1, 7 und 9) auf einem Gleiskörper.

„Während der Hauptverkehrszeit morgens und abends fährt dort alle zwei Minuten eine Bahn, mehr geht betrieblich einfach nicht. Wenn wir also künftig noch mehr Fahrgäste mit den Linien 1, 7, und 9 befördern wollen, dann müssen wir zwischen Heumarkt und Rudolfplatz umfangreich aus- bzw. umbauen: längere Bahnen und damit längere Bahnsteige sowie Streckenverlängerungen, um auch die äußeren Stadtteile noch besser anzubinden. Ohne Bundesförderung wird aber der notwendige und politisch gewünschte Ausbau der Stadtbahn in Köln ebenso wie in anderen Städten nicht umzusetzen sein.“

Akzeptanz der Bevölkerung ist ein zentrales Element

Solche Großbaumaßnahmen sind, so Fenske weiter, nicht nur unter finanziellen Bedingungen außergewöhnlich. Verschiedene Bürgerentscheide in der jüngeren Vergangenheit sind gegen Stadt- oder Straßenbahnausbauvorhaben gelaufen. Solche Ausbauvorhaben seien also keine Selbstläufer. Daher seien Unternehmen und Städte gut beraten, die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und umfassend zu informieren. „Größtmögliche Transparenz schafft auch hier Vertrauen, und wir müssen dafür werben, dass temporäre Baustellen zu einer besseren Verkehrsleistung für die Bürgerinnen und Bürger führen“, so Fenske abschließend.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!