

De Rude Pooz

Stadtteilzeitung der DKP Köln Innenstadt

Juni 2018 – Sonderausgabe zur Verkehrswende –

www.dkp-koeln.de

Verkehrswende in Köln, haben wir nicht andere Probleme?

Jangk ens fott. Un jetz och noch links eröm, wat dat all kost

	Jahr	Einwohner	Einnahmen	Ausgaben	Differenz	Ungedeckte Kosten pro Einwohner	Kostendeckungsgrad
Heidelberg	2004	142.500	13.137.822	30.634.581	17.496.759	122,8	42,9%
Rotenburg	2003	22.500	693.380	3.094.252	2.400.872	106,7	22,4%
Ludwigsburg	2000	86.936	9.090.874	19.293.557	10.202.683	117,4	47,1%
Düsseldorf	2002	569.046	24.699.867	167.106.878	142.407.011	250,3	14,8%
Lüneburg	2000	70.000	3.411.848	9.194.623	5.782.775	82,6	37,1%
Augsburg	2000	254.867	21.046.353	47.766.056	26.719.703	104,8	44,1%
Aschaffenburg	2002	67.788	3.041.045	11.366.940	8.325.895	122,8	26,8%
Freiburg	2000	201.000	17.163.087	37.993.383	20.830.296	103,6	45,2%
Ingelheim	2003	26.000	1.264.617	6.985.282	5.720.665	220,0	18,1%
Bremen	2000	547.000	12.551.020	72.959.184	60.408.163	110,4	17,2%
Dresden	2000	459.000	9.132.653	65.306.122	56.173.469	122,4	14,0%
Stuttgart	2000	581.000	20.663.265	104.591.837	83.928.571	144,5	19,8%
Durchschnitt deutsche Städte (bezogen auf die Einwohner)						145,5	29,1%

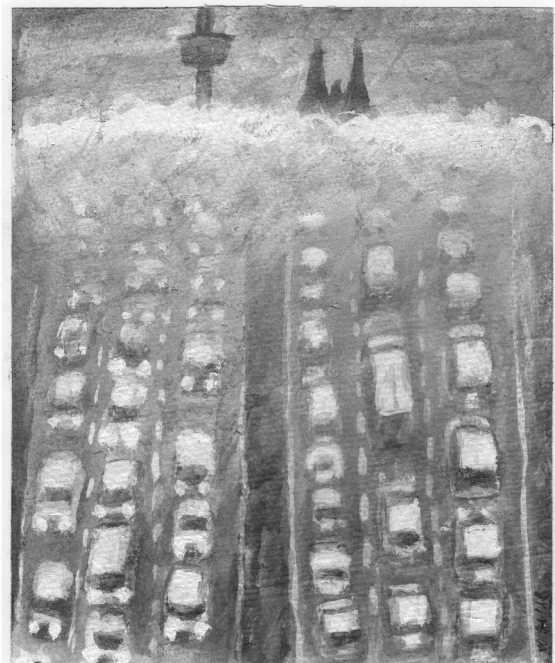
Subvention des PKW in Deutschland (Euro / Jahr) Quelle: VCD 2005 „Versteckte Kosten des städtischen Autoverkehrs“

Verkehr kostet (siehe Tabelle), doch die Zahlen stehen nicht für die Subventionierung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs, sondern für die Subventionierung des Autoverkehrs. Zahlen tun nicht nur Autobesitzer, sondern auch Heranwachsende oder Greise ohne Fahrerlaubnis, selbst lebenslange Insassen Psychiatrischer Einrichtungen und Knäste zahlen. In Düsseldorf z. B. betrug die Summe 250 Euro pro Kopf im Jahr 2005.

Unbegrenzter Autoverkehr, freie Fahrt für freie Bürger – wohl wichtigstes Grundrecht –, bedeutet weltweit angewendet: Die Ressourcen dieser Welt (Luft, Wasser, Metalle, Gummi und Erdöl) werden für diesen Wahnsinn nicht reichen. Doch hinter dem Mond geht es ja wohl unbegrenzt weiter.

Eine Verkehrswende ist ohne einschneidende Politikwende nicht realisierbar. In Deutschland ist dafür kein Erfolg in Sicht, denn die Autokanzlerin Merkel CDU und die SPD „Genossen der Autobosse“ haben das Ganze, die Autoindustrie-Bilanzen im Blick. Dieselskandal

war gestern, jetzt geht es mit Merkel CDU und Nahles SPD in die rosige elektromobile Zukunft. Mit 2500 Kilo schweren Elektro SUV der deutschen Premiumklasse in den Stau und platzraubend auf den nächstbesten Bürgersteig.



Die Verkehrswende wird ohne massiven außerparlamentarischen Druck nicht realisierbar sein. Der politische Schacher um die gefährliche Gesundheitsbelastung durch Feinstäube und Stickoxide, durch die hoch subventionierte Diesel-PKWs, zeigt: CDU und SPD wollen oder können es nicht.

Dass es im deutschsprachigen Europa auch komplett anders gehen kann, zeigt die zwei Millionen Metropole Wien. Dort entwickelten sich die Verkehrsanteile wie folgt:

1993	MIV 40%	ÖPNV 20%
2016	MIV 27%	ÖPNV 39%

MIV Motorisierter Individual Verkehr

Was geschah in Wien? Im Jahr 2012 wurde das Öffi-Jahresticket für 365 Euro eingeführt. Somit kann jeder für einen Euro täglich Bus, U-Bahn und Tram nutzen. Im Jahr 2017 wurden 670.000 Öffi-Tickets verkauft.

<https://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/markt/video-markt-578.html>



Unschlagbar sind auch die Taktzeiten. Im Berufsverkehr fährt die U-Bahn alle 2 Minuten, Tram und Bus alle 3 bis 5 Minuten. Selbst im Ferienmonat August verkehrte die U3, von Ottakring nach Simmering, alle 2 Minuten. Die Tram alle 3 bis 4 Minuten. Hetzen um die Anschluss-Tram ist in Wien überflüssig. Wohl auch deshalb sind die Wiener so gelassen.

Nun zurück nach Köln. Die massiv von KVB, Stadt, CDU FDP SPD beworbene U-Bahn auf Ost-West-Achse ist dagegen kein Meilenstein der Verkehrswende. Die nötige Erweiterung des KVB-Netzes in die Fläche wird geradewegs verhindert. Dieses U-Bahn Bauvorhaben bindet für weit über ein Jahrzehnt, Planungs- und Bauleistungen, sowie Unsummen für wenige Tunnelkilometer. Diese Milliarden-Baustelle ist

eher ein Konjunkturprogramm für Multi-Baukonzerne, die 2009 mit dem Stadtarchiv-Einsturz ihre Fähigkeiten bereits auf der Nord-Süd Stadtbahnachse unter Beweis stellten.

Diese Strecke gammelt in den südlichen Stadtteilen bis 2026 ungenutzt vor sich hin. Köln wird bis 2026 jedoch schon fleißig Zinsen und Tilgungen, in mindestens zweistelliger Millionenhöhe leisten. Die Baukosten betragen aktuell 1,292 Mrd. Euro, aus den Fördertöpfen von Bund und Land flossen jedoch nur 795 Mio. Euro Zuschüsse. Die von KVB und Stadt lauthals verkündete Übernahme der Baukosten durch Bund und Land, in der Höhe von 90 %, ist reine Augenwischerei.

Das Fällen von 300 Bäumen auf zwei Kilometern der Bonner Straße und die enorme finanzielle Belastung Kölns rufen seit Jahren massive Proteste im Kölner Süden hervor.

Die Bürgerinitiativen *Colonia Elf*, *NaBiS* und *Bürger gegen den Planungsirrsinn* hielten mit Aufklärungs-Veranstaltungen dagegen. Selbst international renommierten Verkehrsexperten konnten keine Projektänderungen bewirken.

Frau Blome, die neue medienhungrige Verkehrsdezernentin, kniff und ging der öffentlichen Erörterung der Bürgervorschläge aus dem Wege. Jetzt wirft sie sich für das nächste U-Bahnprojekte in die Schlacht. Sie und Herr Fenske KVB werden uns auch wieder vorgaukeln: „Wir schaffen das, denn 90 % der Kosten tragen Bund und Land“.

Wir als Bürger Kölns wollen dagegen eine wirkliche Verkehrswende, wir wollen sie unabhängig von den bremsenden städtischen Ämtern und ihren politischen Steigbügelhaltern aus CDU FDP SPD anschieben. Gerade deshalb haben wir den renommierten Verkehrsexperten Wilfried Wolf zu einer Veranstaltung nach Köln eingeladen.

Er ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestag, Autor und Chefredakteur der Zeitung Lunapark 21 und hat maßgebend an den Protesten gegen Stuttgart 21 mitgewirkt. Thema des Referats: „Die notwendige, umfassende Verkehrswende“.

Wann: Donnerstag den 14. Juni 2018 um 19 Uhr

Wo: Tanzschule Stallnig-Nierhaus, auf der Bonner Str. 234 in 50968 Köln