



Erfolgreich privat finanzierte ÖPNV-Infrastruktur

Das Beispiel KVB Stadtbahnlinie 5 in Köln

© 2017 Tobias Brauer
Herstellung und Verlag: ksv köln er stadt- und verkehr s-verlag
www.ksv-verlag.de

ISBN 9 783940 685728

Foto Umschlag: ksv-verlag

Satz: mr-productions – die agentur · Friedrichstraße 32, 50321 Brühl, www.mr-productions.de

Vorwort

Vorwort

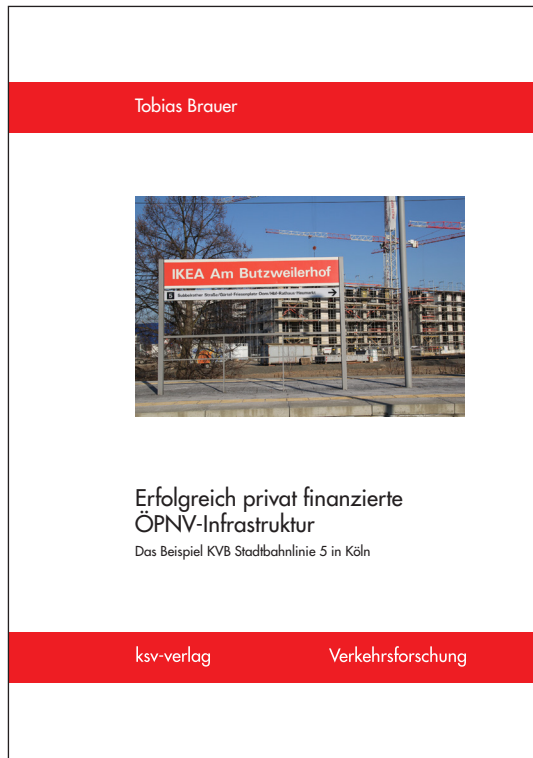
Mit der Stadtbahnanbindung in das Wirtschaftsareal Am Butzweilerhof hat die Unternehmerschaft zusammen mit den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) sehr viel Mut und Weitblick bewiesen. Überzeugungskraft und Beharrlichkeit zahlten sich aus, indem ein aufstrebender Gewerbe- und Wohnstandort innerhalb kurzer Zeit einen leistungsfähigen Schienenanschluss bekam. Dieser Umstand ist auch insofern bemerkenswert, weil mit der Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 im Dezember 2010 die Entwicklung des Wirtschaftsareals im Kölner Nordwesten noch nicht abgeschlossen war. Insofern wurde bei diesem Projekt auch die unternehmerische Maxime „Angebot schafft Nachfrage“ befolgt, was eine ÖPNV-Infrastrukturförderung mit Landeszuschüssen deutlich erschwert hätte. Weil auch die zeitlichen Vorläufe nach der üblichen Förderkulisse und die Pri-

orisierung zugunsten anderer Infrastrukturmaßnahmen einer kurzfristigen Realisierung der Stadtbahn zum Butzweilerhof entgegen standen, wurde daher ein neuer Weg mithilfe des finanziellen Engagements der angestammten Firmen aus dem Areal bestritten.

Die Unternehmen hatten dabei den Standortvorteil eines Schienenanschlusses erkannt und sich in beispielhafter Weise für die Verlängerung der Linie 5 eingesetzt. Losgelöst vom konkreten Projekt zeigte sich hierbei einmal mehr, wie wichtig die Lobbyarbeit der Wirtschaft für die Verbesserung des ÖPNV ist. Das sichtbare Engagement der örtlich verankerten Unternehmen übertrug sich zunächst auf die Kölner Verkehrs-Betriebe und überzeugte schließlich auch die Politik von der Sinnhaftigkeit des Stadtbahnprojektes, das im Zuge der herkömmlichen Förderinstrumentarien und in Konkurrenz zu anderen Infrastrukturmaßnahmen – wenn überhaupt – erst deutlich später realisiert worden wäre. Ohne die öffentliche Hand und ihre notwendige Bezuschussung von ÖPNV-Infrastrukturprojekten aus der Verantwortung zu nehmen, ist mit der Realisierung der Stadtbahnanbindung zum Butzweilerhof ein Projekt mit Vorbildcharakter auf die Beine gestellt worden. Vor dem Hintergrund der zunehmend langen Planungsvorläufe geht von ihm auch ca. sieben Jahre nach seiner Eröffnung immer noch eine deutliche Signalwirkung aus.

Mein Dank gilt den Gesprächspartnern aus dem Wirtschaftsareal und bei der KVB. Nur durch den Austausch mit den entsprechenden Schlüsselpersonen konnte dieses Werk im Rahmen einer Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bonn 2012 erstellt werden. Für die nun vorliegende Veröffentlichung wurden die Rahmenkapitel der rechtlichen und thematischen Einordnung einer Aktualisierung unterzogen.

Tobias Brauer



Inhalt

Grußwort Jürgen Fenske Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	2
Vorwort	5
Abbildungsverzeichnis	7
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	8
1. Einleitung	9
2. Thematischer Hintergrund	11
2.1 Die Stadtbahn und ihre Bedeutung als Verkehrsträger	11
2.2 Die Planfeststellung als Genehmigungsverfahren	15
2.3 Finanzierung des ÖPNV und rechtlicher Rahmen	18
2.4 Kooperation und Einflussnahme von privaten Akteuren in der Stadtentwicklung unter Betrachtung des ÖPNV	23
3. Erklärungsansätze	31
3.1 Governance	31
3.2 Urban Governance	33
3.3 Akteurzentrierter Institutionalismus	35
4. Methodik	39
4.1 Experteninterviews	39
4.2 Ergänzende Dokumentenrecherche und Medienberichterstattung	41
4.3 Reflexion der eingesetzten Methodik	42
5. Wirtschaftsareal Am Butzweilerhof und die neue Stadtbahnanbindung	43
6. Chronologie der Stadtbahnanbindung	49
7. Das Zusammenspiel von öffentlichen und privaten Akteuren	55
7.1 Analyse der Entscheidungsfindung (1. Phase)	55
7.1.1 Rahmenbedingungen	56
7.1.2 Institutioneller Kontext	57
7.1.3 Fähigkeiten und Handlungsorientierungen der Akteure	58
7.1.4 Akteurskonstellation	80
7.1.5 Interaktionsformen	82

7.2	Zusammenfassung	86
7.3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens (2. Phase)	87
8.	Ergebnisse	91
8.1	Beantwortung der Forschungsfragen	91
8.2	Fazit	96
	Ein Blick zurück	96
	Literaturverzeichnis	99

