

## Nord-Süd Stadtbahn Köln: Begrenzt denken, teuer bezahlen!

Bau- und Infrastrukturprojekte beschließt in Köln der Stadtrat auf Vorlagen der Verwaltung. Auffällig oft übersteigen die Kosten anschließend die ursprünglich beschlossenen Planungssummen. Häufig sind fehlende Bauaufsicht und Baumängel, aber auch fehlerhafte Planungen mit unbedachten Folgewirkungen die Ursache.

Mit Planfeststellungsverfahren schaffen sich die Behörden das erforderliche Baurecht. Vordringlich dienen diese Verfahren dazu, mit Einwendungs-, Erörterungs- und Einspruchsfristen die Öffentlichkeit und deren Klagemöglichkeiten möglichst frühzeitig auszuschließen, um die Investoren abzusichern.

Ein Paradebeispiel ist die Nord-Süd Stadtbahn Köln mit ihren vier Baustufen: Die Tunnelstrecke vom Hauptbahnhof bis zur Marktstraße in Bayenthal (1. Stufe), die Tunnelverbindung vom Bonner Wall zum Rheinufer (2. Stufe), der Schienenausbau auf der Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Köln-Süd (3. Stufe) und die Verlängerung über Rondorf nach Meschenich (4. Stufe). Nur die 1. bis 3. Baustufe wollte die Stadt zusammenhängend zwischen 2004 und 2011 realisieren. Der verkehrliche Zweck und damit die Voraussetzung für Fördergelder des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen seien dadurch erfüllt. Die Verwaltung ließ aber trotzdem für jede Baustufe ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchführen und erzwang die Folgeentscheidungen mit der Drohung, dass bei einer Ablehnung die Fördergelder verloren gingen.

Bund und Land haben ihre Zuschüsse, wegen der ständigen Kostensteigerungen, bereits begrenzt. Die Stadt Köln trägt daher rund das Neunfache der ursprünglich beschlossenen Kosten – mit den dadurch erforderlichen Darlehenszinsen sogar fast das 20-fache.

Die Bahnstrecke über Rondorf nach Meschenich wollte die Stadt erst in 40 bis 50 Jahren verlängern, obwohl die Buslinie 132, die heute auf dieser Strecke im 10-Minuten-Takt fährt, zur Hauptverkehrszeit bereits am Verteilerkreis völlig überfüllt ist. Inzwischen steht der vordringliche Bedarf für die 4. Baustufe fest, doch es fehlen die Pläne für eine genaue Trassenführung über den Verteilerkreis und durch das Wasserschutzgebiet im Grüngürtel.



Die Bürgervereine und Initiativen im Kölner Süden mahnen die Stadt seit vielen Jahren, die sachlichen Zusammenhänge zu bewerten und die wichtigen Aspekte des Straßenverkehrs, der täglichen Staubbildungen sowie des Umwelt-, Wasser- und Denkmalschutzes abzuwägen. Die 3. Baustufe ist nur zusammen mit der 4. Baustufe sinnvoll, allerdings erst, wenn die geplante U-Bahn den Nord-Süd-Tunnel vollständig nutzen kann. Das ist aufgrund der fehlenden Gleiswechselanlage unterhalb des am 03.03.2009 eingestürzten Historischen Archivs am Waidmarkt vor 2024 unmöglich.

Auf entsprechende Fragen antworten die Verantwortlichen der Stadt beharrlich:

- Die Fördermittel könnten verloren gehen (egal ob Teilbetriebnahmen – Linie 17 seit 2015 und Linie 5 ab Ende 2019 – zusätzliche Verluste von deutlich über 100 Mio. Euro verursachen) und
- der Plan sei bereits festgestellt und es bestünde Baurecht.

Jede Planfeststellung ist auf ein genaues Gebiet begrenzt. Auf Abhängigkeiten und Abwägungen, die außerhalb dieses Gebietes liegen, will die Verwaltung nicht eingehen. Die genehmigende Bezirksregierung Köln unterstützt dieses begrenzte Denken und erklärt, dass Einwendungen zu Abhängigkeiten außerhalb des Plangebietes nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien.

Das wird teuer – nicht für die Verursacher der Verluste, sondern für die Kölner Steuerzahler.