

# KVB unter Zeitdruck

## NORD-SÜD-BAHN Verzögerung des dritten Bau-Abschnitts würde teuer

VON PHILIPP HAASER

Seit Dezember 2013 ist die Finanzierung für den dritten Abschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn bewilligt. Weil aber immer noch keine Genehmigung der Bezirksregierung vorliegt und das Geld deshalb nicht ausgezahlt werden kann, gerät das Vorhaben von Stadtverwaltung und KVB zunehmend unter Zeitdruck. Ursprünglich geplant war der Baubeginn für diesen Sommer, nun wird es frühestens Oktober: Die Verwaltung rechnet mit der Fertigstellung frühestens Ende 2019. Die Forderung mehrerer Bürgerinitiativen nach einem Baustopp, um das Projekt insgesamt zu überdenken, dürfte auf wenig Gegenliebe stoßen.

➔ **Was kostet die neue Stadtbahntrasse?**  
Die Kosten wurden im Ratsbeschluss von 2013 mit 55,7 Millionen Euro angegeben, der Umbau der Straße mit weiteren 10 Millionen Euro. Das am Bonner Verteiler geplante Parkhaus für Pendler schlägt mit knapp 4,4 Millionen Euro zu Buche.

➔ **Wer bezahlt das Projekt?**  
Die KVB hat beim Bund Fördermittel beantragt – im Auftrag der Stadtverwaltung. Bis zu 90 Prozent der Kosten für die Stadtbahntrasse selbst sollen so finanziert werden. Als rechtliche Grundlage dient das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Weil das

➔ **Was passiert, wenn sich das Projekt verzögert?**

Eine Erhöhung der Baukosten und damit Auswirkungen auf die Kosten-Nutzen-Rechnung lasse sich laut Verwaltung noch nicht abschätzen. Für die Kosten der Stadtbahntrasse, den größten Anteil, gilt aber: „Nicht rechtzeitig fertig gestellte und abgerechnete Bauteile können nach derzeitigen Stand bei der Schlussabrechnung der Förderung nicht berücksichtigt werden.“ Das teilt das Amt für Brücken und Stadtbahnbau auf Anfrage mit. Heißt: Alle Kosten, die nach dem 31. Dezember 2019 anfallen, können nicht mehr mit den Zuschüssen bezahlt werden. Was bis dahin nicht ausbezahlt ist, würde verfallen. Das gilt aber nur, sofern nicht rechtzeitig ein neues Gesetz verabschiedet wird. Eine lang gültige Erklärung der entsprechenden Absichtserklärung des Bundes gebe es laut Stadtverwaltung. Für die Nervosität, mit der die Stadt auf den Beschluss der Bezirksregierung und damit den Startschuss für die Baarbeiten wartet, dürfte das derzeit dennoch eine große Rolle spielen.

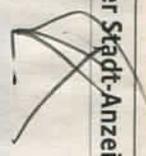
➔ **Sind die anderen Abschnitte davon auch betroffen?**

Die Zuschüsse für die gesamte Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Breslauer Platz und Bonner Verteiler wurden zusammen beantragt. Deshalb wird auch der Erfolg des Projektes insgesamt bewertet. Die neue Bahnlinie muss ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Der vorerst letzte Abschnitt habe laut Stadtverwaltung „maßgeblichen Anteil“ daran.

Die Bahn zwischen Marktstraße und Bonner Verteiler sei für viele Büros und Wohngebiete eine neue Verbindung. Scheitert die dritte Baustufe, könne der Bund laut Stadtverwaltung verlangen, dass die Zuschüsse für alle Baubauabschnitte zurückgezahlt werden.

➔ **Wie reagiert die Verwaltung auf die Verzögerung?**

Das scheint derzeit zwar unwahrscheinlich. Mit einem Moratorium würde sich das aber schlagartig ändern.



## 6 FRAGEN AN: Bernhard Schmitz, Rechtsanwalt

### „Ein Moratorium konstruktiv nutzen“

Bürgervertreter zum Protest gegen den dritten Abschnitt der Stadt-Bahn

*Herr Schmitz, Sie beobachten das Genehmigungsverfahren zum dritten Abschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn. Mit welchem Auftrag?*  
Ich prüfe für mehrere Bürger aus den umliegenden Wohngebieten, ob sie rechtlich gegen die Genehmigung der Bezirksregierung – sollte sie denn endlich vorliegen – vorgehen können. Die Akten habe ich noch nicht gesehen, aber an einem Gespräch mit Vertretern des zuständigen Amtes und Bürgern teilgenommen. Zudem bin ich im Kölner Süden aufgewachsen. Ich kenne jede Kreuzung aus eigener Erfahrung.



Schmitz Foto: privat

*Welche kritischen Punkte sehen Sie denn bereits?*  
Eine offene Entscheidung über den dritten Abschnitt ist nicht möglich, wenn die Gefahr besteht, dass bei einer Ablehnung die Zuschüsse für die bereits gebauten Gleise, Bahnhöfe und Tunnel zurückgezahlt werden müssen.

*Das können Ihre Mandanten nicht wollen.*  
Mit dem Einsturz des Archivs hat sich eine völlig neue Situation ergeben.

*Zuletzt protestierten die Bürger aber vor allem gegen die anstehenden Baumfällungen.*  
Bäume sind wichtig, nicht nur im großen Durchschnit. Meiner Ansicht nach fehlen mikroklimatelektische Untersuchungen zum Bestand an der Bonner Straße. Jeder Baum, der Schatten bietet, macht die Umgebung acht bis neun Grad kühler. Und die Zahl der tropischen Nächte im Sommer wird zunehmen. Da kann man auch mal den Aufwand betreiben, eine Leitung so zu verlegen, dass ein bestimmter Baum nicht gefällt werden muss. Mich hat, ehrlich gesagt, überrascht, dass sich die Stadt offenbar noch nicht richtig

*Sie plädieren also dafür, solange mit dem Baubeginn zu warten?*  
Es gibt viele rechtliche Fragezeichen. Nachzeitigem Stand ist es wahrscheinlich, dass jemand klagt. Ob das dann Erfolg hat, ist offen. Aber selbst ein Eilverfahren kann schnell ein Jahr dauern und die Arbeiten verzögern.

*Das klingt nicht sehr konstruktiv.*  
Die Bürger verfolgen solche Plannungen mittlerweile sehr bewusst. Manchmal kennen sie sich besser aus als die Verwaltung. Moderne Bürgerbeteiligung nutzt dieses Potenzial. Unser Vorschlag wäre, gemeinsam eine sogenannte Rahmenplanung zu erarbeiten – einen rechtlich zwar nicht bindenden, aber als Orientierung für alle kritischen Punkte nützlichen Plan. Ein Verzicht auf das umgeliebte Parkhaus am Verteiler und die vierte Baustufe könnten darin aufgenommen werden. Dann wäre das eine runde Sache.

Das Gespräch führte Philipp Haaser