**Baukosten der Nord-Süd-Stadtbahn** 50968 Köln, 28.11.2016

# Weiteres Verwirrspiel der Kölner Verwaltung

Zu den Kosten der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn gibt die Stadt Köln weiterhin kein klares Bild ab – mit ihrer Presseinformation vom 28.11.2016 über einen vorsorglichen Beschluss zum Baubeginn soll die Finanzierung der straßenbaulichen Begleit- und Folgemaßnahmen für den Individualverkehr (ca. 20 Mio. €) sichergestellt werden soll.

**Was kostet die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn?**

Nach den uns schriftlich vorliegenden Zahlen des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau der Stadt Köln vom 29.07.2016 und der Nahverkehr Rheinland GmbH vom 09.08.2016 betragen die Baukosten (**alle gerundet)** für die 3. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn 84 Mio. €, davon 64 Mio. € für den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ca. 20 Mio. € für den Straßenanteil.

**Als Fördergelder sind bisher vorgesehen:**

Zuschuss zu den 64 Mio € ÖPNV-Anteil: 45 Mio. €
davon Bundesmittel: 30 Mio. €
davon Landesmittel: 15 Mio. €

Zuschuss zu den 20 Mio. € Straßenanteil gem. Förderrichtlinien Straßenbau: 12 Mio. €
davon Landesmittel: 12 Mio. €

Nach Mitteilung des Verkehrsministeriums NRW vom 01.06.2016 seien die Landesmittel grundsätzlich nicht gefährdet und vor allem nicht an den Stichtag des Entflechtungsgesetzes (31.12.2019) gebunden. Bis zu diesem Stichtag muss bislang nur der ÖPNV-Anteil aus Bundesmitteln (30 Mio. €) abgerufen werden, falls die angekündigte Nachfolgeregelung bis dahin nicht greift.

Die Linie 5 wird bis zum Jahr 2024 nur auf dem Teilstück zwischen dem Verteilerkreisel und der Haltestelle Severinstraße fahren, d.h. auf der 3. und der halben 1. Baustufe der Nord-Süd-Stadtbahn, da frühestens 2024 das Gleiswechselwerk in 28 m Tiefe unter dem Waidmarkt (Einsturzstelle Historisches Archiv der Stadt Köln) fertiggestellt wird. Auch die Linie 17 befährt bis 2024 nur einen Teilabschnitt südwärts der Haltestelle Severinstraße und fährt noch nicht einmal ganztägig die P&R-Anlagen im Kölner Süden an (Sürth nur im Berufsverkehr und Godorf gar nicht).

Nimmt man die von der Stadt Köln veröffentlichten jährlichen Verlustzahlen der Linie 17 in Höhe von 7,05 Mio. € auch für die Linie 5 an, dann wird diese in der Zeit von 2019 bis 2023 einen Verlust von mehr als 35 Mio. € einfahren. Dieser Betrag übersteigt deutlich die Fördermittel des Bundes in Höhe von 30 Mio. €. Mit anderen Worten: Würde die 3. Baustufe erst gebaut, wenn die Bahn bis Dom und Butzweilerhof durchfahren kann, würde die Stadt Kosten einsparen.

**Die meisten Fahrgäste kommen aus Rondorf und Meschenich**

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger im Kölner Süden gibt die 3. Baustufe nur Sinn, wenn zeitgleich oder zeitnah auch die 4. Baustufe bis Meschenich realisiert wird. Zwischen 2024 und 2030 könnte dies durchaus gelingen. Es gibt sogar einen Vorschlag, die Strecke von Meschenich über die Haltestelle Bonner Wall zur Nord-Westseite der künftigen Parkstadt Süd und über die Haltestellen „Am Vorgebirgstor“ und „Eifelplatz“ als Niederflurbahn auf die Ringe zu führen, so dass das kritische Gleiswechselwerk unter dem Waidmarkt den Streckenausbau der 3. und 4. Baustufe zeitlich nicht mehr gefährdet.

Für die Anwohner-Initiative Colonia ELF:
Andreas Wulf (V.i.S.d.P.), Heidekaul 11, 50968 Köln-Raderthal, Tel.: 0221/2807753