

U-Bahn schon 70 Millionen teurer als geplant

VON MATTHIAS PESCH, 17.02.06, 07:50h

Die Gesamtkosten für die Nord-Süd-Stadtbahn haben inzwischen 780 Millionen Euro erreicht.

Der Bau der Nord-Süd-Stadtbahn wird mindestens 70 Millionen Euro teurer als in den ursprünglichen Planungen vorgesehen. „Die sich heute abzeichnenden Gesamtkosten liegen bei 780 Millionen Euro“, erklärte KVB-Pressesprecherin Gudrun Meyer. Dass sich die Summe bis zur geplanten Fertigstellung der Trasse im Jahr 2010 weiter erhöht, kann Meyer ebenso wenig ausschließen wie der zuständige Dezernent bei der Bezirksregierung: „Aber das ist für ein Projekt in dieser Größenordnung nicht ungewöhnlich“, sagt Hajo Kuhlisch. Gerüchte, die Kosten seien bereits auf 830 Millionen Euro explodiert, wies Meyer zurück: In dieser Summe seien die geschätzten Kosten für den zweiten Bauabschnitt, den Abzweig der Trasse von der Schönhauser Straße zum Rheinufer, enthalten.

Ursprünglich hätten die Bauherren für die rund vier Kilometer lange Strecke zwischen Breslauer Platz und Marktstraße mit 550 Millionen Euro reinen Baukosten kalkuliert - basierend auf einer Schätzung aus dem Jahr 1999 und „vor der Ausschreibung und dem Planfeststellungsverfahren“, so Meyer. Als im Frühjahr 2003 die Angebote dreier Firmenkonsortien für das derzeit bundesweit größte Verkehrsprojekt vorlagen, war bereits klar, dass diese Summe nicht zu halten war: Letztlich stiegen die Kosten um rund 80 Millionen Euro. Zu diesen 630 Millionen müssen nach Angaben der KVB-Sprecherin 80 Millionen Euro für die Planung addiert werden - bleiben 70 Millionen Euro Mehrkosten.

Allein 11,5 Millionen Euro sind laut Meyer zusätzlich an Beiträgen für die Bauwesen- und Haftpflichtversicherung fällig geworden, die nach den Anschlägen von New York am 11. September 2001 „um ein Zigfaches“ gestiegen seien. Fast genauso hoch lägen die Kosten für die archäologischen Ausgrabungen über den ursprünglichen Kalkulationen. Neue Sicherheitsstandards für Haltestellen wie Entrauchungsanlagen, die Sicherung von Häusern entlang der Strecke, die umfangreicher ausfallen muss als geplant, Schlitzwände, die wegen Hindernissen im Boden versetzt werden müssen - all das ließ die Kosten deutlich klettern. Ebenso wie die notwendige Erneuerung des Regenwasserkanals in der Trankgasse, an der sich die KVB mit 520 000 Euro beteiligen (den Großteil der drei Millionen Gesamtkosten übernehmen die Stadtentwässerungsbetriebe). „Das alles ist aber nicht auf Misswirtschaft zurückzuführen“, sagt Meyer, „sondern darauf, dass die Finanzplanung zu einem bestimmten Zeitpunkt gemacht werden muss, die Kosten aber erst im Laufe der Bauarbeiten immer konkreter werden.“ Nach Ansicht von Hajo Kuhlisch sind die Kosten bisher nicht „aus dem Ruder gelaufen“. Darüber wache die Bezirksregierung zusammen mit Stadt und KVB mit einem „begleitenden Controlling“. Alle Nachträge, die die KVB meldeten, würden geprüft, ob sie „förderfähig, nachvollziehbar, transparent“ seien, und dann gesammelt an Landes- und Bundesregierung zur Genehmigung weitergeleitet. Bund und Land übernehmen 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Dazu gehören zum Beispiel nicht die künstlerische Ausgestaltung der Haltestellen und die viel diskutierte Verlegung des Aufzugs vom Alter Markt in

das so genannte „Rote Haus“ - dafür muss die Stadt selbst in die Tasche greifen. „Die rigiden Kontrollen garantieren, dass es sich um notwendige Maßnahmen und nicht um Nachlässigkeiten bei der Planung handelt“, so Verkehrsausschuss-Vorsitzender Karsten Möring (CDU).

Nachtragsforderungen wie bei der Nord-Süd-Stadtbahn, so Kuhlisch, seien bei künftigen Großprojekten nicht mehr möglich: Nach den neuen Fördergrundsätzen des Landes werde es nur noch eine einmalige Kostenbewilligung geben.

(KStA)

<http://www.ksta.de/jks/artikel.jsp?id=1140108325294>

FENSTER SCHLIESSEN

Copyright 2006 Kölner Stadt-Anzeiger. Alle Rechte vorbehalten.