



www.nabis.de

Bürger informieren Bürger e.V.

Rund um die U-Bahn Finanzierung
U- Bahn Info-Blatt Nr. 2, Mai / Juni 09..

Viele Menschen haben kein **V e r t r a u e n** mehr in die **etablierte Politik**

Warum hat die KVB aus Kostengründen bei der Sicherheit am U-Bahn-Bau gespart?

Warum hat die KVB sehr viele Warnzeichen im Vorfeld des Zusammenbruchs des historischen Archivs ignoriert? Warum durfte der Verkehrsbetrieb KVB, sich bei solchen Bauarbeiten „selbst überwachen“(1)? Warum wurde das für Kontrollaufgaben zuständige Amt für Bahn- und Brückenbau von den etablierten Parteien im Stadtrat im Jahr 2001 größtenteils aufgelöst? (2). Warum haben SPD / CDU die viel kostengünstigere oberirdische Straßenbahnlösung entlang des Rheins bekämpft?

U-Bahn-Desaster **k o s t e t 1 , 2 Milliarden e x t r a**

Für wie viele wichtige Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Büchereien, Gesundheit, Grünflächen, Arbeitslosengeld) fehlt scheinbar das Geld? Doch für die völlig überteuerte und fahrlässig gebaute Nord-Süd U-Bahn, die keiner braucht, sollen Steuergelder ohne Ende fließen? (...und die Lindenallee an der Rheinuferstraße soll auch noch dafür geopfert werden.) Das U-Bahn-Bau Desaster am Waidmarkt und der Zusammenbruch des historischen Archivs wird den Steuerzahler schätzungsweise 1,2 Milliarden Euro **zusätzlich zu den schon verbauten 1,2 Milliarden Euro kosten!** Dies sagte ein Vertreter der Bezirksregierung Düsseldorf, die jetzt die Aufsicht über den U-Bahn-Bau in Köln hat: 400 Mio. für das Archiv und noch weitere 800 Mio. für den Rest (3). Und das ist noch sehr defensiv gerechnet. **Ursprünglich sollte der ganze Bau 600 Millionen Euro kosten.** Obwohl diese Zahl auch schon schöngerechnet war. Davon sollte die Stadt Köln theoretisch nur 10% zahlen. Den Rest - also 90 % der Baukosten – so die Planung, sollte der Bund finanzieren. Erst durch diese Kostenteilung kommt eine Kommune überhaupt auf die Idee, eine solch teurere Form des öffentlichen Verkehrsystems in Angriff zu nehmen. **Bei dem Bau einer U-Bahn wird immer ein Maximum an Geld für ein Minimum an Verkehr ausge-**

geben. Jeder U-Bahn-Kilometer kostet zehnbis zwanzig Mal so viel, wie der Bau eines Kilometers einer ebenso effizienten modernen Straßenbahn (4). **In Köln kosten gar vier Kilometer U-Bahn-Bau (...und nur der Bau schon jetzt mehr als zwei Milliarden Euro!** Also, mehr als das Vierzigfache einer oberirdischen Straßenbahn, die dagegen nur ca. 50 Mio. gekostet hätte. Es handelt sich also um eine Form der Politik, größtmögliche Euro-Summen mit dem geringst möglichem verkehrlichen Effekt auszugeben. Das wiederum ist verbunden mit einem maximalen Profit für die Betonlobby. **Die Unterhalts- und Folgekosten** des unterirdischen Schienenwegs, die sicherlich auch einige Millionen pro Jahr kosten werden sind dann aber ausschließlich Sache der Kommune (Stadt Köln). Doch die Kassen der Stadt Köln sind bereits so leer, dass sie alleine die 10% der **Baukosten** nicht aufbringen kann. Diese Summe(...es sind mittlerweile 333 Mio.) muss sich die Stadt für viel Geld noch leihen. So entstehen dann über die nächsten 34 Jahre – **ohne die Kosten des Zusammenbruchs** des historischen Archivs – **Kosten von insgesamt 778 Millionen Euro** für den Kölner Steuerzahler. Pro Jahr belastet dann nur der U-Bahn Bau den **Kölner Haushalt mit über 25 Millionen Euro!!!** (Quelle: Sitzung des Finanzausschuß v. 4.5.09). Hinzu kommen die Kosten des Desasters von denen

wahrscheinlich auch mehrere Hundert Millionen bei der Stadt Köln und ihren Bürgern hängen bleiben.

Die Kosten des Klüngels

Durch den Klüngel zwischen den etablierten Parteien, Verwaltung und Banken **kam es in den letzten Jahren zu unzähligen überbewerteten (Groß-)Projekten**, wie z.B. dem Bau der überdimensionierten Müllverbrennungsanlage, der Köln Arena inkl. des Technischen Rathauses als verdecktes „Profit-Center“ für eine Bank, dem Bau der vier neuen Messehallen, Bezirksrathaus in Nippes, das Dumont Carre, dem U-Bahn-Bau, der Ausrichtung der Stadtparkasse und dem aktuellen Ausbau des überflüssigen Godorfer Hafens. Dadurch ist der Haushalt der Stadt Köln so in die Überschuldung und in die Fänge privater Großinvestoren – darunter die Bank Sal. Oppenheim – getrieben worden, wie noch nie zuvor (5). Die Ziele der sog. Stadtentwicklung sind heute nicht mehr am Gemeinwohl orientiert. Steuergelder sind zu einer Beute für Banken und Konzerne

geworden. Die Stadt wird für viel Geld kaputtgebaut! Die sog. „Stadtentwicklung“ ist zu einem Mittel geworden, die Profitinteressen der großen (Bau-) Konzerne und Banken zu befriedigen. Die Interessen und das Empfinden der Bürger sind dabei nicht wichtig und werden von der Politik vernachlässigt. Daher tauchen folgenden Fragen im Zusammenhang mit dem U-Bahnbau auf: **Sind die Ausgaben für den U-Bahn-Bau**, für die Folgekosten, für die Schäden, sowie für die Betriebskosten langfristig **akzeptabel?** - **Wie teuer** wird die Fertigstellung auf der Grundlage der Situation nach dem Waidmarkt-Desaster? - **Wie viele Kosten würde eine Stilllegung** und Sicherung der Baustelle **verursachen?** Wieviel könnte mit einem Baustopp gespart werden? Wieso sollen finanziell unverantwortbare Projekte nicht gestoppt werden können? Diese Fragen müssen öffentlich diskutiert werden. **Bis zu einer Beantwortung durch die Bürger sollte für alle U-Bahn- Baustellen und Abzweige ein Baustopp erwirkt werden! Denn:**

Möglicherweise könnte für den Kölner Bürger ein Baustopp der U-Bahn sogar billiger als der Fertigbau sein!!

Das Totschlag - Argument aller, die keine Aufklärung über die Kosten U-Bahn wollen ist, dass ca 90% der Gelder schon verbaut sind und die Zuschüsse an Land und Bund zurückgezahlt werden müssten, wenn die U-Bahn nicht fertig gestellt würde. Doch erstens fehlen die **konkreten Zahlen**. Und zweitens stelle man sich vor, die Bevölkerung in Köln würde durch massiven Druck und Proteste die Fertigstellung der U-Bahn verhindern. Die 900 Millionen Euro (Anteil des Bundes) könnte die Stadt Köln gar nicht zurückzahlen,

ohne alle sozialen und kulturellen Leistungen zu kürzen. Gleichzeitig geben Bund und Länder für die „notleidenden Banken“ Hunderte Milliarden Euro aus? Das würden die Bürger nicht akzeptieren, Bund und Land könnten das Geld nicht zurückverlangen! Daher: **Eine Entscheidung über die Fortsetzung, Abänderung oder Beendigung des U-Bahn-Bau-Projekts darf erst nach einer breiten öffentlichen Debatte und mit Zustimmung der Anwohner/innen entlang der Trasse fallen. Das ist demokratisch!**

Die Bevölkerung soll auch über die Zukunft des U-Bahn-Baus entscheiden !

Gemeinwohl muss Vorrang haben!

Jeden Montag: Demo vor dem Rathaus: 18 Uhr

Dienstags Treffpunkt, 19.30 Uhr, in unterschiedlichen Gaststätten, Informationen und Fragen unter: Tel.: 34 11 82

Spenden-Konto für Info- Arbeit und Flugblätter: 0008523326, bei SSK, BLZ 37050198, an NaBiS e.V, Kontoinhaber:

Lattorf. Verantwortlich: Ottmar Lattorf, Mannsfelder Str.17, 50968 Köln für NaBiS e.V Kontakt: nabis@web.de

Anmerkungen: (1) “Vorsicht Einsturz” Quarks und Co, WDR-Sendung vom 05.05.09

(2) Typisch Kölsch? Von Andreas Rossmann.in der FAZ 27.03.09

(3) Rheinische Post vom 04.05.09 <http://www.rp-online.de/public/article/panorama/deutschland/704159/Stadt-hatte-offenbar-doch-Aufsicht-beim-U-Bahn-Bau.html>

(4),Irrsinn im Untergrund“ von W.Wolf in www.jungewelt.de vom 9.3.09

(5) Buch „Colonia Corrupta - Globalisierung, Privatisierung und Korruption im Schatten des Kölner Klüngels “ von W. Rügemer und http://www.khd-research.net/Politik/Ex/Colonia_Corrupta_2003.htm