

From: gerd.neweling@stadt-koeln.de [mailto:gerd.neweling@stadt-koeln.de]
Sent: Freitag, 29. Juli 2016 14:54
To: ag-heidekaul@gmx.de
Cc: redaktion@ag-heidekaul.de
Subject: Anfrage zu den Kosten der Nord-Süd Stadtbahn Köln

Sehr geehrter Herr Wulf,

zunächst einmal möchte ich mich in aller Form für die unangemessen lange Bearbeitungsdauer einer Beantwortung Ihrer Anfragen vom 06.02.2016 und 19.05.2016 entschuldigen. Gestatten Sie mir dazu wenigstens den Versuch einer Begründung. Zum einen handelt es sich um Fragestellungen, die vom Umfang und Inhalt her nicht schnell „nebenbei“ und auf einer Viertelseite beantwortet werden können. Zu Recht erwarten Sie belastbare und nachvollziehbare Angaben.

Zum anderen dürfte auch Ihnen die äußerst hohe Belastung meiner Mitarbeiterin Frau Muell bekannt sein. Sie übernahm im Jahre 2011 eine eigens gegründete Projektgruppe, verantwortlich für Planung, Steuerung und Überwachung des gesamten Projekts, zwei Sachbearbeiterinnen standen ihr zur Seite. Diese zwei Kolleginnen verließen (u.a. wegen Mutterschutz) im Januar und August 2015 die Projektgruppe, es konnte über einen längeren Zeitraum trotz diverser Stellenausschreibungen kein adäquater Ersatz gefunden werden. Erst zum 01.02.2016 konnte eine Stelle neu besetzt werden, die neue Kollegin musste eingearbeitet werden, für die zweite Stelle läuft zur Zeit wieder ein Ausschreibungsverfahren. Im Bereich des Ingenieurwesens herrschen derzeit extreme Personalgewinnungsschwierigkeiten.

Dies alles führt bis heute dazu, dass seitens der Projektleitung zahlreiche Aufgaben nicht termingerecht bei gleichzeitig erforderlicher Qualität erfüllt werden können. Hinzu kommt im vorliegenden Fall, dass wir auf Zulieferung anderer Stellen angewiesen waren. Schließlich waren die letzten Wochen und Monate geprägt durch Aktivitäten der Initiativen sowie zwei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss, was die Projektgruppe zusätzlich belastet hat, auch wenn das nicht immer von außen sichtbar ist.

Ich hoffe, ich konnte damit ein wenig Verständnis bei ihnen erwecken. Keinesfalls wollten wir uns einer Antwort verweigern.

Umso mehr freue ich mich, Ihnen beigefügt eine hoffentlich erschöpfende Beantwortung Ihrer Fragen zu überreichen. Herr Gleisberg vom WDR erhält sie gleichzeitig, weil er mit ähnlicher Fragestellung an die Stadt herangetreten war.

Der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, die aufgrund Ihres Antrags gem. Informationsfreiheitsgesetz NRW mich mit Datum vom 26.07.2016, Eingang gestern, angeschrieben hat, werde ich wunschgemäß separat antworten, die o.g. Gründe darlegen und mitteilen, wie weiter verfahren wird.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung, in dem Falle soll dies auch in angemessener

Frist erfolgen.

Im Folgenden meine Antworten:

1. Wie hoch sind die erwarteten Kosten für das Gesamtprojekt Nord-Süd-Stadtbahn (1. bis 3. Baustufe, einschließlich der Gleiswendeanlage in Rodenkirchen)?

Originäre Kosten 1. BS	In Mio. EUR
Bau-/Planung	1.086,95
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-657,04
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. C"*	-19,23
davon Zuschuss (Pauschale für Planung)	-26,00
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	384,68
Originäre Kosten 2. BS	In Mio. EUR
Bau-/Planung	67,66
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-47,62
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	20,04
Originäre Kosten 3. BS	In Mio. EUR
Bau-/Planung ÖPNV Anteil	63,74
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-43,85
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. C"*	-0,90
Bau-/Planung IV* Anteil / StEB / RheinEnergie	20,54
davon Zuschuss (gemäß FöRi-Sta*) (beantragt)	-12,32
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	27,21
Originäre Gesamtkosten 1.-3. BS	In Mio. EUR
Gesamtbau-/planungskosten	1.238,89
davon Zuschüsse	-806,97
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	431,93

* Hinweise:

„Kat. A“ = ohne Vorbehalt bewilligt, „Kat. C“ = mit Vorbehalt bewilligt

IV = Individualverkehr

FöRi-Sta = Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens

Die Kosten im Zusammenhang mit dem Schadensfall Waidmarkt werden derzeit bei der Stadt Köln bzw. der KVB AG lediglich zwischenfinanziert. Eine abschließende Klärung der Kostentragung erfolgt nach Abschluss der gerichtlichen Aufarbeitung. Die Gleiswendeanlage Rodenkirchen ist eine Investition, die zwar zeitlich mit der Teil-inbetriebnahme Süd realisiert wurde, sie ist ihr inhaltlich jedoch nicht zuzurechnen. Die Wendeanlage führt nachhaltig zu einer wesentlichen Verbesserung der verkehrlichen Abläufe. Da diese auch nach vollständiger Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn genutzt werden kann und soll, sind die Kosten nicht der Teilinbetriebnahme Süd zuzurechnen.

2. Wie hoch sind die erwarteten Kosten für die sechsstöckige Parkpalette an der

Bonner Straße?

Derzeit wird der Baubeschluss für die Parkpalette an der Bonner Str. / Verteilerkreisel verwaltungsintern abgestimmt.

Hier werden dann auch die Kosten gemäß Kostenschätzung DIN 276 benannt. Die Vorlage wird voraussichtlich im 4. Quartal 2016 in die städtischen Gremien eingebracht.

3. Wie hoch sind die jeweiligen Fördergelder und an welche – auch zeitlichen – Bedingungen sind diese geknüpft?

Die Förderung für die Stadtbahnmaßnahmen der 1.-3. Baustufe beträgt insgesamt 794,6 Mio. EUR. Davon ist ein Betrag in Höhe von 20,13 Mio. EUR bewilligt, jedoch unter den Vorbehalt gestellt, dass diese Kosten noch mit entsprechenden begründenden Unterlagen beim Zuwendungsgeber nachgewiesen werden müssen.

Die Förderung für die Straßenbaumaßnahmen der 3. Baustufe beträgt 12,32 Mio. EUR. Diese Förderung wurde beantragt, aber noch nicht bewilligt.

Die Förderung der Nord-Süd Stadtbahn erfolgt nach dem Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes. Gemäß § 2 Abs. Ziff. 2 a) GVFG kann eine Förderung beim „Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart [nur erfolgen,] soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden.“ Ein wie immer gearteter Bahnkörper im Straßenraum, der diese Voraussetzung nicht erfüllt, wäre nicht förderfähig. Hinsichtlich der zeitlichen Komponente möchte ich darauf hinweisen, dass der Bewilligungsbescheid (= Verwaltungsakt) zwei besondere Nebenbestimmungen enthält:

Zum einen erfolgt die „Bewilligung der Zuwendungen aus Zuweisungen nach GVFG/ EntflechtG und aus Regionalisierungsmitteln [...] unter der auflösenden Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.“ Die Bewilligung steht weiter „unter dem allgemeinen Vorbehalt der Verfügbarkeit der Bundesfinanzhilfen. Diese sind zudem zeitlich begrenzt bis längstens Ende 2019.“ Im Ergebnis handelt es sich dabei um eine auflösende Bedingung, die bei Eintritt zur Unwirksamkeit des Verwaltungsaktes führt.

Gemäß Nebenbestimmungen ist die Maßnahme zum anderen „vom 05.09.2002 bis zum 31.12.2019“ durchzuführen. Der Zuwendungsgeber hat der Stadt somit eine eindeutige Auflage erteilt, die bei Nicht-Erfüllung zu einem Widerruf des Verwaltungsaktes durch den Zuwendungsgeber führen kann.

4. Welche Kosten und Fördergelder wurden bereits gezahlt?

An Zuwendungen für die Stadtbahnmaßnahmen wurden beim Zuwendungsgeber bisher 699,4 Mio. EUR abgerufen. Damit verbleiben für die 1.-3. Baustufe noch 95,2 Mio. EUR an abrufbaren Zuwendungen.

Die Ist-Gesamtkosten für die 1.-3. Baustufe betragen zum 31.12.2015 insgesamt 947,7 Mio. EUR.

5. Wie hoch sind die Betriebskosten für den Teilbetrieb der Baustufen 1 (Linie 5) und 2 (Linie 17) bis voraussichtlich Ende 2023?

Die Betriebskosten der Teilbetriebnahme Süd betragen 8,74 Mio. EUR pro Jahr. Sie setzen sich zusammen aus dem zusätzlichen Betriebsaufwand in Höhe von rd. 7,94 Mio. EUR pro Jahr (2,2 Mio. EUR für den Fahrbetrieb, 0,23 Mio. EUR für den Fahrgastservice, 5,93 Mio. EUR für den Betrieb der Infrastruktur abzüglich 0,42 Mio. EUR zusätzliche Erlöse) sowie Abschreibungen auf die nur für die Teilbetriebnahme nutzbaren Anlagen in Höhe von 0,8 Mio. EUR pro Jahr. Gegenüber dem Verzicht auf eine Teilbetriebnahme bedeutet dies einen Mehraufwand von rd. 7,05 Mio. EUR pro Jahr.

Für die Teilbetriebnahme Nord entstehen keine zusätzlichen jährlichen Betriebskosten, da die damals bereits existierende Linie 5 durch Verschwenkung der Linie ab der Haltestelle Dom/Hbf nach Süden bis Heumarkt (statt wie zuvor zum Reichenspergerplatz) kostenneutral geführt wurde.

6. Wie hoch wären die Betriebskosten für die Teile der Baustufen 1 und 2 ohne U-Bahn-Betrieb bis voraussichtlich Ende 2023?

Die Kosten für die „Vorhaltung und Sicherung“ der Anlagen (z.B. Reinigung, Bewachung, Instandhaltung und Abschreibung aus investiver Bauwerksicherung) hätten – sofern die Teilbetriebnahme Süd nicht erfolgt wäre – rd. 1,69 Mio. EUR p.a. (rd. 1,58 Mio. EUR für Instandhaltung und Bewachung sowie rund 0,11 Mio. EUR Abschreibungen aus investiver Bauwerksicherung) betragen. Diesen Kosten würde kein Nutzen gegenüber stehen, da die Anlagen nach ihrer planmäßigen Fertigstellung nicht für die Fahrgastbeförderung hätten genutzt werden können. Weiterhin werden auch Erlöse (ca. 0,42 Mio. EUR p.a.) durch zusätzliche Fahrgäste erzielt.

Hinsichtlich der Betriebskosten, die bei einer nicht erfolgten Teilbetriebnahme Nord angefallen wären, können keine Angaben gemacht werden. Da die Maßnahme unstrittig war, wurde eine solche Berechnung seinerzeit nicht in detailliertem Maße erstellt.

7. Im Rahmen der Nord-Süd-Stadtbahn wurden und werden zz. Gutachten und Machbarkeitsstudien erstellt, einschließlich Verträglichkeits-, Lärm- und Verkehrsgutachten. Welche Gutachten sind dies im Einzelnen, wer waren die Gutachter, wie hoch sind die Kosten und sind diese Kosten Teil der o.a. Gesamtkosten des Projekts?

Es wurden für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn bisher nachfolgende Gutachten und Machbarkeitsstudien mit einem Gesamtwert in Höhe von rund 414.750 EUR vergeben:

- Archäologische Suchgrabungen
 - Fundort GmbH, Köln
- Baubegleitende Baugrunduntersuchung
 - Bodenmechanisches Labor Gumm, Laufersweiler
- Baumgutachten (zwei Einzelgutachten)
 - Dengler ö.b.v. Sachverständiger, Lauf a. d. Pegnitz
 - Menke, Forstbetrieb für Baumpflege, Köln
- Beweissicherung
 - Prinz Engineering GmbH, Koblenz
- Lärm und Erschütterung
 - I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Essen
- Lichtsignalanlagensteuerung
 - Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH, Köln
- Querschnittsmessung Schwerlastverkehr
 - Miovision Technologies GmbH, Köln
- Ruhender Verkehr
 - Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf
- Städtebauliche Gestaltung
 - StadtBahnGestaltung, Zürich
- Umleitungsverkehre
 - Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH, Köln
- Umweltverträglichkeitsprüfung + Landschaftspflegerische Begleitplanung
 - Pöyry Deutschland GmbH, Köln
- Verkehr
 - Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH, Köln
- Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmen (24. BImSchV)

- [CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH](#)
- Verkehrszählung Verteilerkreis
 - VE-Kass Ingenieurgesellschaft mbH

Die Kosten für die Gutachten sind Bestandteil der Gesamtkosten des Projekts.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Gerd Neweling
Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln
Telefon : 0221/221-25791
Telefax: 0221/221-22741

Monatlich aktuelle Informationen Ihrer Stadtverwaltung in unserem Newsletter! [Newsletter
Anmeldung](#)

Unser gesamtes Informations- und Dienstleistungsangebot jetzt auch unter
www.stadt.koeln