

ANKE UND ANDREAS WULF

Anke und Andreas Wulf, Heidekaul 11, 50968 Köln

An Verteiler (siehe Anlage)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Köln, 23. Oktober 2017

Antrag auf Informationen nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Finanzierung der Nord-Süd Stadtbahn Köln und vor allem die Förderung durch Zuschüsse ist abhängig von einem Nutzen-Kosten-Indikator, der zusammen für die 1., 2. und 3. Baustufe ermittelt wurde und mindestens über 1 liegen muss. Eingerechnet wurden neben den Kosten auch das Fahrgastaufkommen und die kürzere Fahrzeit gegenüber den heute verkehrenden Bussen.

Der Nutzen-Kosten-Indikator wurde im Jahr 2000 berechnet und lag bei **1,4**.

Im Jahr 2007 erfolgte eine Aktualisierung der „Standardisierten Bewertung“. Diese beruhte lediglich auf einer Anpassung der Kosten, d.h. der Mehrkosten der 1. Baustufe, der Mehrkostenanzeige sowie den damaligen Kosten für die 2. Baustufe. Es sollen dabei keinerlei Betriebsdaten – weder Fahrgastzahlen noch Reisezeiten – angepasst worden sein. Der Nutzen-Kosten-Indikator war danach, unter Berücksichtigung der geschätzten Kosten für die 3. Baustufe, bereits auf **1,06** gesunken.

Zwei Jahre später wurde das Historische Archiv der Stadt Köln durch die Bauarbeiten für die 1. Baustufe zerstört. Darüber hinaus waren an über 300 Häusern entlang der Strecke Schäden infolge der Tunnelarbeiten festgestellt worden. 2013 wurden zusätzliche Arbeiten an der Teilstrecke am Dom erforderlich, um Vibrationen und eine minimale Schallübertragung im Kölner Dom zu beenden.

Die durchgehende Inbetriebnahme der Tunnelstrecke, ursprünglich im Jahr 2011 vorgesehen, verzögert sich um voraussichtlich 13 Jahre. Der Betrieb auf der nördlichen und auf

...

der südlichen Teilstrecke des Tunnels verursacht hohe Kosten bei nur geringen Fahrgastzahlen.

Die voraussichtlichen Fahrgastzahlen nach Fertigstellung und Nutzung der Gesamtstrecke mussten hinsichtlich der Umsteiger vom Pkw in die Bahn im unmittelbaren Bereich der Bonner Straße bereits nach unten korrigiert werden.

Eine hohe Geschwindigkeit der Bahn im oberirdischen Bereich sollte durch ein eigenes Gleisbett und den Wegfall von zwei Haltestellen erreicht werden. Im Planfeststellungsbeschluss wurde die Höchstgeschwindigkeit jedoch auf 50 km/h begrenzt. Die nachträgliche Änderung der Bahnsteige von der Außen- in die Mittellage erfordert ein Aufweiten der Gleise vor den Haltestellen und ein Zusammenführen dahinter. Diese Streckenteile müssen noch langsamer befahren werden, weil sonst die Sicherheit stehender Fahrgäste gefährdet wäre.

Die Absenkung des Nutzen-Kosten-Indikators von **1,4** auf **1,06** zwischen den Jahren 2000 und 2007 wurde auf die nicht unerheblichen Kostenerhöhungen zurückgeführt. In Mitteilungen der Stadt Köln vom 10.12.2015 wird festgestellt, dass der Nutzen-Kosten-Indikator noch bei **1,05** läge. Die Kostensteigerungen zwischen 2007 und 2015, die Teilbetriebe in den Tunnelsackgassen und die Änderungen bei den Fahrgastzahlen und den Reisezeiten lassen eine Verringerung des Nutzen-Kosten-Indikators um nur **0,01** als deutlich zu gering erscheinen.

Die Höhe der zuschussfähigen Kosten wurde begrenzt, so dass für den Schienenausbau maximal 795 Mio. EUR als Zuschuss zur Verfügung stehen.

Bereits am 27.01.2017 wurde die Stadt Köln schriftlich angefragt, welche Person bzw. welche Behörde verantwortlich ist, die Einhaltung des Förderfaktors (Nutzen-Kosten-Indikator) zu überwachen. Bis heute ist hierzu keine Antwort erfolgt.

Aus diesem Grund beantragen wir, im Rahmen des freien Zugangs zu behördlichen Informationen nach dem Informationsfreiheitsgesetz, nachfolgende Auskunft bei den o.a. Adressaten und bitten um Weiterleitung an die zuständige Stelle, falls diese nicht unter den Adressaten genannt ist.

Auf welchen Grundlagen beruht der Nutzen-Kosten-Indikator für die Nord-Süd Stadtbahn (1., 2. und 3. Baustufe)?

Welche Fahrgastzahlen werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?

Welche Reisezeiten werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?

In welcher Höhe werden Risikozuschläge (zweifelhafte und nicht einbringliche Schadensersatzforderungen, z.B. wegen des Einsturzes des Historischen Archivs, der Schäden an über 300 Häusern) berücksichtigt?

Wie werden die Verluste für den Teilbetrieb von Strecken (Nordtunnel/Südtunnel) berücksichtigt?

Wie hoch werden die Kosten für das Gleiswechselwerk, 28 m unter dem Waidmarkt, veranschlagt und welche Kostensteigerung wird es durch die mindestens 15 Jahre spätere Erstellung geben?

Welche Kostenanteile der Gesamtkosten gibt es (Gesamtkosten, stadtbahnbedingte Kosten, nicht-stadtbahnbedingte Kosten, Mehrkosten, zusätzliche Mehrkosten, Projektkosten, Projektnebenkosten, Vorbehaltsbeträge, zuschussfähige Kosten, nicht-zuschussfähige Kosten, zuwendungsfähige Kosten, nicht-zuwendungsfähige Kosten, auf die Stadt entfallende Kosten, Kostendeckel und über den Kostendeckel hinausgehende Kosten usw.), wie hoch sind sie für alle drei Baustufen und wie werden sie in der Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators berücksichtigt?

Welche Auswirkungen hat die Begrenzung der zuschussfähigen Kosten hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Indikators? Werden noch die Gesamtkosten oder nur die zuschussfähigen Kosten oder eine andere Zusammenstellung von Kosten in die Berechnung einbezogen?

Wie hoch sind die Gesamtkosten (alle Kostenanteile, einschließlich des Umbaus der Bonner Straße und der Herstellung des Gleiswechselwerks unter dem Waidmarkt) für die Stadt Köln kalkuliert?

Mit freundlichen Grüßen

im Original gezeichnet

Anke Wulf

Andreas Wulf