

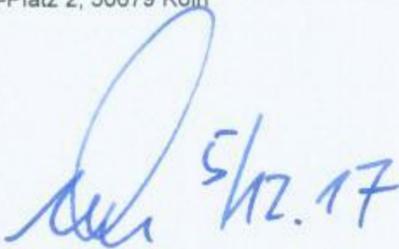
**Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau**

Stadthaus Deutz - Westgebäude
 Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
 Auskunft Frau Sommer, Zimmer 04 C 27
 Telefon 0221 221-2893, Telefax 0221 221-0221/221-28715
 E-Mail bruecken-tunnel-stadtbahnbau@stadt-koeln.de
 Internet www.stadt-koeln.de

69

Stadt Köln - Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
 Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Frau Anke Wulf
 Herrn Andreas Wulf
 Heidekaul 11
 50968 Köln

 5/12.17

Sprechzeiten
 Mo. Mi. u. Do. 08.00 - 16.00 Uhr
 Di. 08.00 - 18.00 Uhr
 Fr. 08.00 - 12.00 Uhr
 und nach besonderer Vereinbarung

KVB Stadtbahn Linien 1, 3, 4, 9
 Bus Linien 150, 153, 156
 S-Bahn Linien S6, S11, S12, S13, S19 sowie RE-/RB- und
 Fernverkehr
 Haltestelle Bf. Deutz/Messe LANXESS arena

Ihr Schreiben

23.10.2017

Mein Zeichen

691/0

Datum

Ihre E-Mail vom 23.10.2017**3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn / Antrag auf Informationen nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Sehr geehrte Frau Wulf,
 sehr geehrter Herr Wulf,

Frau Oberbürgermeisterin Reker bedankt sich für Ihre E-Mail vom 23.10.2017. Sie hat mich um unmittelbare Beantwortung gebeten.

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

Der Nutzen-Kosten-Indikator basiert auf dem vom Bundesverkehrsministerium festgelegten Verfahren, mit dem derartige Vorhaben grundsätzlich zu bewerten sind: Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeginvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs. In einer Verfahrensanleitung ist die Methode im Detail festgelegt und es werden die Berechnungsparameter sowie die Kostenansätze für die Indikatoren vorgegeben.

Das Mengengerüst in der konkreten Bewertung wurde in einem Abstimmungsprozess unter Beteiligung von Stadt Köln, KVB und den Zuwendungsgebern (Bezirksregierung / heute: NVR, Landesverkehrsministerium, Bundesverkehrsministerium) festgelegt.

Grundlagendaten des Nutzen-Kosten-Indikators sind die Baukosten, die Angebotskonzepte des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und das Verkehrsmodell mit den verkehrszellenbezogenen Nachfragematrizen.

2. Welche Fahrgastzahlen werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde letztmalig im Jahr 2010 hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen überarbeitet. Es ergeben sich unter Verwendung der Rechenalgorithmen der Standardisierten Bewertung 32.740 zusätzliche ÖV-Fahrten täglich. Die Parameter zu diesen Berechnungen wurden zuvor intensiv mit den Zuwendungsgebern abgestimmt.

3. Welche Reisezeiten werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?

Die Reisezeiten beinhalten hier, wie bei allen anderen Standardisierten Bewertungen im Verkehrsmodell berechnete Zeiten für jede Quell-Ziel-Relation von-Haus-zu-Haus. D.h. die Reisezeiten beinhalten neben den fahrplanbasierten Fahrzeiten in den jeweiligen Bus-, Stadtbahn- und SPNV-Linien auch die zu-Fuß-Zeiten zur Einstiegs- bzw. von der Ausstiegshaltestelle als auch die Wartezeiten beim Einstieg und die Warte- und Gehzeiten bei evtl. Umstiegen.

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

Die Schadenersatzansprüche aus dem Einsturz des historischen Archivs werden derzeit noch aufbereitet. Der nicht vorhersehbare Schadenfall Waidmarkt wurde bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht explizit berücksichtigt.

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

Die Verluste sind im Planergebnis der KVB berücksichtigt und werden im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages im Konzern ausgeglichen. Die KVB ist für Aufwendungen dieses Teilbetriebs von der Stadt Köln betraut worden.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigt die Bauzeiten bis zur Inbetriebnahme von Teilabschnitten. Die aus dem Schadenfall Waidmarkt resultierenden Verzögerungen der Gesamtinbetriebnahme werden verfahrensbedingt nicht berücksichtigt.

6. 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?

Da die Ausführungsart der Sanierung noch nicht feststeht, können hier noch keine Kosten genannt werden. Effekte der späteren Fertigstellung der Nord-Süd-Stadtbahn infolge des Schadenfalls Waidmarkt beeinflussen nicht das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung.

7. 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. - dies sind offizielle Kostenbezeichnungen seitens der Stadt Köln und nicht etwa frei von mir erfunden), wie hoch sind sie für alle drei Baustufen und wie werden sie in der Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators berücksichtigt?

Die Kosten der 1. Baustufe belaufen sich auf 1.086,9 Mio. €.

Die Kosten der 2. Baustufe belaufen sich auf 67,7 Mio. €.

Die Kosten der 3. Baustufe belaufen sich auf 51,9 Mio. €.

Wie bei allen Standardisierten Bewertungen werden auch hier sämtliche stadtbahnbedingten Baukosten, nach Anlagenteilen differenziert, sowie die Grunderwerbs- und Entschädigungskosten berücksichtigt. Unabhängig ob zuwendungsfähig oder nicht, ob von der Stadt, der

Seite 3

KVB oder Dritten finanziert, werden diese Kosten in vollem Umfang berücksichtigt. Zusätzlich werden durch Vorgabe der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung die Planungs- und Vorbereitungskosten mit einem Aufschlag von 10 % auf die zuvor genannten Kosten berücksichtigt.

Für weitere Informationen wird auf das Berichtswesen der Verwaltung, welches regelmäßig in öffentlichen Sitzungen des Verkehrs- und Finanzausschusses der Stadt Köln vorgelegt wird, verwiesen. Das letzte veröffentlichte Berichtswesen für die 1. und 2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn (Vorlage-Nr. 0121/2017 und 0122/2017) wurde am 31.01.2017 in der Sitzung des Verkehrsausschusses präsentiert.

8. 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?

Sämtliche Kostenbestandteile mit Ausnahme der nicht stadtbahnbedingten Kosten wurden bei der Standardisierten Bewertung berücksichtigt. Die Projektnebenkosten wurden allerdings gemäß der Verfahrensanleitung mit pauschal 10 % der Baukosten berücksichtigt.

9. 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?

Die Kosten der 1. Baustufe belaufen sich auf 1.086,9 Mio. €.

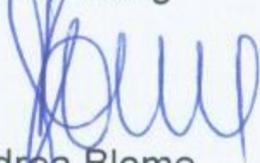
Die Kosten der 2. Baustufe belaufen sich auf 67,7 Mio. €.

Die Kosten der 3. Baustufe belaufen sich auf 51,9 Mio. € (siehe Pkt. 7).

Für weitere Fragen steht Ihnen meine Mitarbeiterin Frau Muéll gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Andrea Blome

Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur