

# 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

691/0 ohne Datum      Antrag vom 23.10.2017

Köln, 11. Dezember 2017

Nachfrage zum Antrag auf Informationen nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Reker,  
sehr geehrte Frau Beigeordnete Blome,  
sehr geehrte Frau Muéll,

vielen Dank für Ihr Antwortschreiben, das uns am 05.12.2017 zugegangen ist.

Die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) hatte uns unter dem 21.11.2017 eine gemeinsame Stellungnahme der Stadt Köln und der Kölner Verkehrsbetriebe angekündigt. Wir gehen davon aus, dass es sich bei Ihrem o.a. Schreiben um diese Stellungnahme handelt.

## **Zu den Parametern des Nutzen-Kosten-Indikators**

Wie auch in der Antwort der NVR wurde die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) für die Förderung durch Zuschüsse des Bundes und des Landes NRW lediglich beschrieben.

Tatsächlich sind wir aber an den konkreten Berechnungsparametern und Kostenansätzen für die Indikatoren interessiert, also an dem von Ihnen beschriebenen Mengengerüst aus monetären (z.B. Erträge, Investitionen, laufende Kosten), monetarisierbaren (z.B. Reisezeitgewinne, Luftverschmutzung) und nicht monetarisierbaren Bestandteilen.

Wir hatten Ihnen mitgeteilt, dass der NKI im Jahr 2000 bei 1,4 lag und nach Angaben der Stadt Köln – nur aufgrund von Kostensteigerungen – im Jahr 2007 auf 1,06 gefallen war. Der aktuelle NKI läge, nach einer Mitteilung der Stadt Köln vom 10.12.2015, bei 1,05. Dazu berichteten Sie, dass dieser Wert zuletzt im Jahr 2010 untersucht worden sei und gemäß der aktuellen Berichte zur 1. und 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn (zuletzt vom 26.01.2017 mit Stand 30.06.2016) nach wie vor bei 1,05 liegt. Im Gegensatz dazu hatte die NVR übrigens mitgeteilt, dass die Standardisierte Bewertung zuletzt im Jahr 2011 einer so genannten Sensitivitätsbetrachtung unterzogen worden sei.

Die Information über die von Ihnen erwähnten Grundlegendaten des NKI für die Nord-Süd Stadtbahn, also die Auflistung der Berechnungsparameter für die Jahre 2000, 2007 (nur Kosten) und 2010/2011, dürfte daher doch kein Problem darstellen. Wir beantragen nochmals die Bekanntgabe dieser Informationen.

...

### **Zur Höhe der Risikozuschläge**

Ihren Antworten folgend, enthält der NKI keine gesonderten Risikozuschläge. Bei den Projektnebenkosten berücksichtigten Sie pauschal 10 % der Baukosten, wie es die Verfahrensanleitung vorgibt. Für die Berechnung im Jahr 2000 ist das völlig nachvollziehbar. Für die Aktualisierungen im Jahr 2007 und vor allem im Jahr 2010/2011 kann dieser Ansatz nicht gelten, da völlig zweifelsfrei bereits ein anderer Wissensstand vorlag. Hierzu bitten wir ebenfalls um Klarstellung.

### **Zur Angabe der Kosten, die von der Stadt Köln selbst zu tragen sind**

Zu den erfragten Gesamtkosten der Stadt Köln (alle Kostenanteile, einschließlich des Umbaus der Bonner Straße und der Herstellung des Gleiswechselwerks unter dem Waidmarkt) wiederholen Sie lediglich die stadtbahnbedingten und die nicht-stadtbahnbedingten Gesamtkosten aus dem Berichtswesen.

Bei den Kosten der 1. Baustufe in Höhe von 1,087 Mrd. EUR geben Sie die Leistungen nach § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages in Höhe von 33 Mio. EUR nicht an, obwohl diese nach Ihrer eigenen Aufstellung (zuletzt vom 26.01.2017 mit Stand 30.06.2016) nur teilweise erstattungsfähig sind. Dem Stadtrat berichteten Sie die vollständigen Kosten in Höhe von 1,12 Mrd. EUR.

Bei den Kosten der 2. Baustufe in Höhe von 68 Mio. EUR fehlt die Vorleistung für den späteren Straßentunnel am Gustav-Heinemann-Ufer über 5 Mio. EUR, ebenfalls entgegen Ihrer eigenen Aufstellung (zuletzt vom 26.01.2017 mit Stand 30.06.2016) im Bericht an den Stadtrat.

Die Kosten der 3. Baustufe in Höhe von 52 Mio. EUR enthalten offensichtlich nicht die Kosten für den erforderlichen Straßenumbau (Untergrundleitungen und seitliche Verlegung der Fahrbahnen), die in der Presse regelmäßig mit rund 32 Mio. EUR angegeben werden.

Wir haben explizit nach den Kosten für die Stadt Köln gefragt. Nach Ihrer Antwort müssten wir davon ausgehen, dass die Stadt keinerlei Zuschüsse erhalten hätte.

Außerdem sollten alle von der Stadt selbst zu tragenden Kosten für die Nord-Süd Stadtbahn im Mitfall gegenüber dem Ohnefall genannt werden. Dazu gehören auch die nur teilweise erstattungsfähigen Vorleistungen für die 1. Baustufe, Vorleistungen für den Straßentunnel am Gustav-Heinemann-Ufer, der ohne das Stadtbahn-Projekt nicht erforderlich gewesen wäre, und die Umbaumaßnahmen an der Bonner Straße, aufgrund der Verlegung der unterirdischen Leitungen, der Fahrbahnen und der Untergrundverdichtung für die eigene Gleisstrasse der Bahn.

Der NVR und das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur beziffern die maximale Höhe der Fördergelder vom Bund und vom Land NRW auf 767 Mio. EUR. Demgegenüber stehen die o.a. 1,277 Mrd. EUR Gesamtkosten, zuzüglich der Kosten für das Gleiswechselwerk unter dem Waidmarkt. Wir bitten nochmals um Mitteilung der Kosten, die von der Stadt Köln selbst zu tragen sind.

### **Kosten für das Gleiswechselwerk unter dem Waidmarkt**

Wir fragten ausdrücklich nach den Kosten für die Herstellung des Gleiswechselwerks 28m unter dem Waidmarkt. Falls für diese Baumaßnahme Fördergelder bewilligt wurden, können diese sicherlich nicht mehr bis zum Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes am 31.12.2019 abgerufen werden. Die Kosten müssten also von der Stadt Köln ebenfalls vollständig eigenfinanziert werden. Infolge der um mindestens 15 Jahre späteren Erstellung nehmen wir an, dass es zu einer Kostensteigerung gegenüber der ursprünglichen Planung kommt. Darüber hinaus könnte die Baumaßnahme durch die Wassereinträge in die bisherigen Schächte – also dem Originalbauwerk, dem Bergungsschacht für die Unterlagen des Historischen Archivs und den beiden Untersuchungsschächten – und die deshalb erforderlichen Zusatzmaßnahmen teurer werden.

Die Gleiswechselanlage unter dem Waidmarkt wirkt wie eine Thrombose im Kölner Stadtbahnssystem und zeigt längst deutliche Zeichen eines Infarkts des städtischen Personennahverkehrs. Aus diesem Grund sind die Planung und die Finanzierung dieser Baumaßnahme mit Sicherheit ein vorrangiges Handlungsfeld, so dass die Planungskosten kein Geheimnis sein dürften. Wir bitten daher nochmals um die Nennung der Kosten.

### **Zur Kontrolle der Steuergeldverwendung**

In Ihrer Antwort fehlt die Angabe der Person bzw. der Behörde, die für die Einhaltung des Förderfaktors (Nutzen-Kosten-Indikator) bzw. die Prüfung der ordnungsgemäßen Verwendung der Fördergelder (Steuergelder) oder die Folgekostenrechnung zuständig ist. Dorthin sollte unsere Anfrage ebenfalls zuständigkeitshalber weitergeleitet werden. Die NVR hatte uns schon mitgeteilt, dass der NKI nur als Entscheidungsgrundlage für die Bewilligung der Fördergelder dient und eine Aktualisierung – so wie sie 2007 und 2010/2011 beim Nord-Süd Stadtbahn-Projekt erfolgte – eigentlich nicht vorgesehen ist: „Die Standardisierte Bewertung ist somit eine Entscheidungsgrundlage zur Beurteilung der Förderwürdigkeit einer Maßnahme. Sie dient weder dem Kosten-Monitoring noch als Kontrollinstrument zur Überprüfung der Kostenentwicklung einer Maßnahme.“

Dennoch muss es – aus unserer Sicht als Steuerzahler – eine Kontrollinstanz geben, da ja sonst ein Projekt, für das einmal Fördergelder bewilligt wurden, zu einer „folgenlosen Selbstbedienung“ führen könnte. Wir bitten hier nochmals um Mitteilung, wer für das Kosten-Monitoring und die Kostenüberprüfung der Maßnahme zuständig ist, und um Weiterleitung unseres Antrages an diese Stelle.

Mit freundlichen Grüßen

*im Original gezeichnet*

Anke Wulf

Andreas Wulf