

---

**Sondersitzung des Verkehrsausschusses des Rates der Stadt Köln am  
22.04.2008**

**Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe**

**TOP 2.1**

**Beantwortung Anfrage der CDU an die Verwaltung**

**1. Frage**

Die Verwaltung hat im Verkehrsausschuss vom 18.01.2005 mitgeteilt, dass eine Streckenführung über den Bayenthalgürtel gegenüber der aktuellen Linienführung eine um ca. 3 Minuten längere Fahrzeit bedeuten würde. Wie schätzt die Verwaltung die Auswirkung auf den zuletzt berechneten Nutzen-Kosten-Faktor von 1,06 ein und welche Konsequenzen hätte eine mögliche Unterschreitung des Wertes 1,0?

**Antwort**

Es ist davon auszugehen, dass der Nutzen-Kosten-Indikator unter 1,0 sinken wird. Aufgrund dessen ist im schlimmsten Fall zu befürchten, dass die bisher erhaltenen Zuwendungen für das Gesamtprojekt, d. h. auch für die 1. Baustufe, im vollen Umfang seitens des Zuschussgebers zurückgefordert würden.

Im Rahmen der Aktualisierung der Standardisierten Bewertung im Herbst 2007 wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,06 erreicht. Dieser Quotient berücksichtigt die aktualisierten Kostenansätze für die 1. und 2. Baustufe. Für die 3. Baustufe wurde der Ansatz der Stadt Köln berücksichtigt. Dies bedeutet, dass dieser äußerst knappe positive Indikator keine negativen Einflüsse aus weiteren Investitionskosten sowie aus weiteren Betriebskosten zulässt.

Nach ersten Einschätzungen und Rücksprache mit dem Gutachter ist jedoch bei einer Streckenführung über den Bayenthalgürtel davon auszugehen, dass aufgrund der Fahrzeitverlängerung von 3 Minuten und der künftig nicht mehr angefahrenen Haltestelle Schönhauser Straße im Zuge der Rheinuferstrecke der Nutzen-Kosten-Indikator unter 1,0 sinken würde.

Dies bedeutet im schlimmsten Fall wiederum, dass das Gesamtprojekt mit allen drei Baustufen nach den Kriterien der Zuschussgeber nicht mehr förderfähig wäre, da der volkswirtschaftliche Nutzen kleiner wäre als die entstehenden Kosten. Der Nachweis mit dem Nutzen-Kosten-Indikator war nur zu erreichen, wenn alle drei Baustufen mit einer zeitnahen Inbetriebnahme realisiert werden.

2. Frage

Mit welchen zeitlichen Verzögerungen ist bei einer Entscheidung für eine neue Linienführung über den Bayenthalgürtel zu rechnen und sind aus der Verzögerung möglicherweise Konsequenzen für die Zuwendungen zu erwarten?

Antwort

Bei einer entsprechenden Entscheidung im ersten Halbjahr 2008 würde die Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2016 erfolgen, also mindestens 5 Jahre nach Fertigstellung der 1. Baustufe.

Bei einer Änderung der Linienführung wird eine komplett neu zu erstellende Planung erforderlich. Diese bezieht sich sowohl auf den Teilabschnitt Bonner Straße von Schönhauser Straße bis Gürtel (1050m), welcher als Bestandteil der dritten Baustufe in jedem Fall zu beplanen wäre als auch auf die Linienführung über den Bayenthalgürtel (850m) sowie die Querung der Rheinuferstraße. (geschätzte Dauer: 1,5 Jahre)

Die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens setzt die Fertigstellung der Genehmigungsplanung voraus. Für eine Abschätzung der Dauer des Planfeststellungsverfahrens ist zu berücksichtigen, dass gem. vorliegender Planung im betreffenden Abschnitt auf der Bonner Straße insgesamt 6 Gebäude zurückzubauen sind und im Bayenthalgürtel umfangreicher Baumbestand zu berücksichtigen ist. Das Risiko von zu erwartenden Klagen ist also als hoch einzuschätzen. Nicht unerheblich ist dabei, dass gegenüber der derzeitigen Planung deutlich mehr Anlieger betroffen sind, von denen Klagen zu erwarten sind. (geschätzte Dauer: mindestens 2,5 Jahre)

Für die Vergabe der Ingenieur- und Bauleistungen sowie die erforderlichen Liegenschaftsverhandlungen und weitere Abstimmungen der Beteiligten ist 1 Jahr anzusetzen.

Bei einer Berücksichtigung einer Bauzeit von rd. 3 Jahren ergibt sich ein Zeitraum zwischen einer politischen Entscheidung und einer Inbetriebnahme von insgesamt rd. 8 Jahren.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass keine Überschneidungen von Tätigkeiten zur Verkürzung des Baurechtsverfahrens möglich sind, da ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für sämtliche Handlungen im Bereich Liegenschaften und zur Fertigstellung der Ausführungsplanung Voraussetzung sein sollte.

**3. Frage**

Welche Mehrkosten entstehen im Falle einer zum jetzigen Zeitpunkt in Angriff zu nehmenden Änderung der Linienführung über den Bayenthalgürtel unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit der Realisierung der 3. Baustufe ggf. einzusparenden Kosten und unter der Voraussetzung, dass eine Fertigstellung der Verbindung bis zu dem von der Verwaltung angenommenen Zeitpunkt realisiert werden könnte.

Zusammenfassung der Antwort

Grundsätzlich ist die Frage bereits mit der Beantwortung der Frage 1 beantwortet, dass auf Grund des zu erwartenden Kosten-Nutzen-Indikators unter 1,0 zu befürchten ist, dass die bisher ausgezahlten Zuschüsse in Höhe von über 400 Mio. € im vollen Umfange seitens des Zuschussgebers zurückgefordert werden, da das Gesamtprojekt nicht mehr den Förderkriterien einer Maßnahme aus dem GVFG-Bundesprogramm entspricht. Eine Förderung aus dem Landesprogramm ist ebenfalls ausgeschlossen.

Unabhängig dieses Kriteriums muss davon ausgegangen werden, dass der Stadt Köln ein weiterer wirtschaftlicher Schaden in Höhe von rd. 9,9 Mio. € entstehen würde, welcher sich aus vergebens erbrachten Bau- und Planungsleistungen sowie vom Zuschussgeber zurückzufordernde Mittel (8,9 Mio. €) zusammensetzt. Weiterhin entstehen zusätzliche Kosten in Höhe von 22,4 Mio. €.

Alleine aus der Linienführung über den Bayenthalgürtel ergeben sich neben den bisherigen Investitionskosten für die 2. Baustufe - unabhängig von der Zuschussproblematik - zusätzliche Kosten in Höhe von 32,3 Mio. €.

Nr. aus Anfrage	Bereich/Thematik	Kosten für vergebens erbrachte Leistungen (Schaden)	davon Rückforderung Zuschüsse	Mehrkosten
		[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]
3.1 A	EÜ Bonner Str.	3,1	2,8	
3.1 B	Hst. Bonner Wall	1,4	1,2	
3.1 C	2. Baustufe	5,4	4,9	
3.2	zeitliche Verzögerung			7,5
3.3	Zuschussquote			-
3.4	Vorfinanzierung			7,5
3.5	Baukosten			4,9
3.6	sonstige Kosten			22,5
Ohne*	Minderkosten Linienführung Bayenthalgürtel			-20,0
	<b>Gesamt</b>	<b>9,9</b>	<b>8,9</b>	<b>22,4</b>

- \*) Gemäß der Ausarbeitung der Stadtverwaltung, welche dem Verkehrsausschuss am 22.02.2005 vorgelegt wurde, belaufen sich die Mehrkosten für die Hafentrasse gegenüber der Trasse Bayenthalgürtel auf rd. 20 Mio. €.

### 3.1 Frage

Kosten für ggf. unnötig erbrachte Leistungen oder bereits beauftragte Leistungen incl. Rückzahlung zugehöriger Zuschüsse, ggf. auch für die Änderung bzw. Aufhebung der Haltestellen Schönhauser Straße und Bayenthalgürtel

#### Antwort

- A Vergebens erbrachte Bau- und Planungsleistungen bei der 1. Baustufe, Eisenbahnüberführung Bonner Straße (Vorsorgemaßnahme)

Bereits im Jahr 2004 wurde das Brückenbauwerk erneuert aufgrund des Erfordernisses einer größeren Spannweite zwischen den Widerlagern durch den Abzweig für die 2. Baustufe. Hierbei sind Bau- und Planungskosten in Höhe von rd. 3,1 Mio. € angefallen. Der Anteil der Zuschüsse beträgt 2,8 Mio. €.

- B Vergebens erbrachte Bau- und Planungsleistungen bei der 1. Baustufe, Hst. Bonner Wall (Vorsorgemaßnahme)

Mehraufwand Kubatur: Abzweig 2. Baustufe und Seitenbahnsteige statt Mittelbahnsteig wg. Abzweig 2. Baustufe. Durchführung mit Mittelbahnsteig ist nunmehr nicht mehr möglich, da Bahnsteiglänge nicht ausreichend wäre und der Aufzug und die Fahrtreppen im Straßenraum enden würden. Kosten: 1,35 Mio. €, davon Zuschüsse 1,22 Mio. €.

- C Vergebens erbrachte Bau- und Planungsleistungen bei der 2. Baustufe

Planungsleistungen intern/extern, Bauleistungen (Rodungen, Erdarbeiten, Rückbau Brücke), Liegenschaften sowie weitere Leistungen und Kosten, welche in jedem Fall noch zu erbringen sind bzw. noch anfallen (Mieten für Baustelleneinrichtungsflächen, Ausgleichspflanzungen u.a. ). Kosten: 5,4 Mio. €, davon Zuschüsse 4,9 Mio. €.

### 3.2 Frage

Zusätzliche Kosten, die sich aus der zeitlichen Verzögerung ergeben

#### Antwort

Betrieb (inkl. Abschreibung und Verzinsung) von 2 zusätzlichen Stadtbahnwagen (eine Doppeltraktion) zwischen 2011 und 2016 aufgrund der gleich bleibenden Fahrzeit der Linie 16 (jetziges Betriebskonzept): 7,5 Mio. €

3.3 Frage  
Veränderte Quote für die Zuschusshöhe

Antwort

Bei einer längeren, torsoartigen Ausgestaltung der NSB ist zu erwarten, dass keine zeitgleiche Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe gegeben ist. Mit der Variante „Bayenthalgürtel“ erfolgt eine erneute Diskussion hinsichtlich der zuschusstechnischen Bewilligung der 1. Baustufe in Verbindung mit den Mehrkostenanzeigen aus den Jahren 2005, 2006 und 2007. Die mühsam Ende 2007 mit Land und Bund erzielte Vorgehensweise bezüglich des 3. GVFG-Änderungsantrages würde mit der erneuten Diskussion hinfällig mit der Folge, dass aufgrund des Erstantrages der Stadt Köln nach wie vor nur eine Bewilligung für Investitionskosten in Höhe von 550 Mio. € gegeben ist.

Es ist auf längere Zeit davon auszugehen, dass eine Finanzierungslücke von über 100 Mio. € mit entsprechenden Vorfinanzierungskosten auf die Stadt Köln zukommt. Die sich hieraus ergebenden Vorfinanzierungskosten sind bei der Frage 3.4 dargestellt.

Unabhängig davon wird auch die Frage zu beantworten sein, ob aufgrund dieser zeitlichen Verschiebung eine grundsätzliche GVFG-Förderung für das Projekt noch gegeben ist.

3.4 Frage  
Vorfinanzierungskosten wegen fehlender Aufnahme der Maßnahme ins Bundes- und Landesprogramm

Antwort

Da bisher lediglich der Erstantrag aus dem Jahre 2000 die Bewilligungsgrundlage darstellt, ist derzeit keine weitere Auszahlung von GVFG-Zuschüssen gegeben. Die Auszahlungsgrenze wird mit der angekündigten Genehmigung des mit den Zuschussgebern abgestimmten 3. GVFG-Änderungsantrages im Sommer diesen Jahres. aufgehoben.

Bei einer weiteren Verzögerung der Programmaufnahme des 3. GVFG-Änderungsantrages ist auf Grund der Finanzierungslücke von über 100 Mio. € mit einer Vorfinanzierung von GVFG-Zuwendungen von 1 - 2 Jahren zu rechnen, was letztlich Vorfinanzierungskosten von rund 7,5 Mio. € verursachen würde.

3.5 Frage  
Baukosten

Antwort

- Durch den Neubau der Haltestelle Bayenthalgürtel südlich des Gürtels muss die Rheinuferstraße in Richtung Bebauung verlegt werden. Das neu bebaute Eckgrundstück Oberländer Ufer/ An der Alteburger Mühle ist hiervon betroffen, da es zum Teil zum Bau der Straße genutzt werden muss. Mehraufwand Liegenschaften durch Anliegermanagement, Grundstückszufahrten, Verkehrsprovisorien, veränderte Grundstückssituation Alteburger Mühle und Grunderwerb und Wertminderungen: 4,0 Mio. €.
- Anpassung zwischenzeitlich errichteter Hochwasserschutz aufgrund der Verlegung der Haltestelle Bayenthalgürtel: 0,9 Mio. €.

3.6 Frage  
Sonstige Kosten, u. a. Folgekosten

Antwort

- Die Realisierung der Variante Bayenthalgürtel führt zu einer schlechteren Erschließungsqualität durch die Aufgabe der Haltestelle Schönhäuser Straße (über 2000 Ein- und Aussteiger pro Tag) sowie eine Behinderung der weiteren Erschließungsmöglichkeiten des Gebietes am Rheinufer. Dadurch wird die dauerhafte Beibehaltung der Buslinie 106 (Marienburg – Heumarkt) erforderlich. Dauerhafte Aufrechterhaltung des Buslinienbetriebs Linie 106 (20 Jahre): 10,0 Mio. €.
- Die Fahrtzeit für die Linie 16 verlängert sich dauerhaft um 3 Minuten durch einen rd. 300m längeren Linienweg, zusätzliche Haltestellen und einen störanfälligeren Streckenabschnitt. Es ist davon auszugehen, dass zwei zusätzliche Stadtbahnfahrzeuge (eine Doppeltraktion) incl. Personal vorgehalten werden müssen. Die Mehrkosten setzen sich aus der Anschaffung und Betrieb (20 Jahre) zusammen und betragen 11 Mio. €.
- Ersatz für 209 entfallene Parkplätze (50%): 1,5 Mio. €

4. Frage  
Dem Vernehmen nach stimmt die Beteiligungsverwaltung bisher einer Ausschreibung der anstehenden Gewerke unter Hinweis auf die Diskussion über mögliche Änderungen gegenüber dem geltenden Planfeststellungsbeschluss nicht zu. Bis zu welchem Termin müssen Ausschreibungen erfolgen, um eine zeitgleiche Fertigstellung der 1. und 2. Baustufe zu gewährleisten und unter welchen Voraussetzungen wird die Beteiligungsverwaltung ihre Zustimmung zur Ausschreibung geben?

### Antwort

Bei Aufgabe sämtlicher Reserven muss die Ausschreibung der Rohbauarbeiten spätestens im Juli 2008 erfolgen. Weitere Verzögerungen wie z. B. Vergabepflichtverfahren oder Insolvenzen werden somit unmittelbar eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins verursachen.

Nach Abschluss der Vorabmaßnahmen beträgt die Bauzeit für die weiteren Baumaßnahmen der 2. Baustufe insgesamt 29 Monate. Hiervon sind für den Tunnelrohbau 22 Monate anzusetzen. Für Folgegewerke wie Leitungsverlegungen und Oberflächenwiederherstellung sind weitere 6 Monate erforderlich. Ca. 20 Monate nach Beginn des Rohbaus können die Gewerke des betriebstechnischen Ausbaus z. T. parallel in insgesamt 8 Monaten durchgeführt werden. Vor Inbetriebnahme ist ein einmonatiger Probebetrieb erforderlich.

Der Zeitplan sieht die Rohbauausschreibung im April 2008 vor mit Baubeginn im Winter 2008. Damit würde die Inbetriebnahme im Frühjahr 2011 erfolgen können. Sofern der KVB keine Zustimmung der Stadt Köln für die Ausschreibung rechtzeitig erteilt wird, müsste der Terminplan angepasst werden. Der Zeitplan würde die Rohbauausschreibung spätestens im Juli 2008 mit Baubeginn im Januar 2009 vorsehen. Damit wäre zwar der Probebetrieb rechtzeitig zur Inbetriebnahme im Sommer 2011 abgeschlossen, der zeitliche Puffer von 2 Monaten (Mai/Juni 2008) für nicht auszuschließende Verzögerungen in der Ausschreibungsphase (Vergabepflichtverfahren) oder während der Bauausführung (Insolvenz) müsste somit aufgegeben werden.

Eine weitere Verzögerung des Baubeginns hätte die lineare Verschiebung der Inbetriebnahme zur Folge.

Die Baumaßnahmen umfassen auch Stützwände im Bereich der Deutschen Bahn, die nur im Schutz von Bahn-Betriebspausen hergestellt werden können. Diese Sperrzeiten müssen ein Jahr im voraus bei der DB Netz angemeldet werden (jeweils am Jahresanfang für das Folgejahr). Dadurch liegt der Bau der DB-Bauwerke auf dem kritischen Weg für die Terminplanung. Es sind Sperrzeiten für das Jahr 2009 angemeldet worden. Bei Verzögerung des Baubeginns Rohbau um 6 Monate (ab Juni 2009) ist, bedingt durch die erneute Anmeldung von Sperrzeiten, die Herstellung der DB Bauwerke erst ab Januar 2010 möglich. Die Inbetriebnahme würde sich dann mindestens bis Frühjahr 2012 verschieben.

### Weitere Aspekte

1. Auswirkungen auf den Stadtbahn- und Busbetrieb
  - Für die Zeit zwischen Inbetriebnahme 1. und 2. Baustufe verbleibt die Linie 16 auf ihrem heutigen Linienweg. Dies hat zur Folge, dass der

aufgrund der hohen Belastung störanfällige Innentunnel weiter von der Linie befahren wird.

- Für den Zwischenzustand (2011-2016) ist eine klare Orientierung für die Fahrgäste mit Fahrziel Südstadt (Chlodwigplatz) am Hauptbahnhof nicht gegeben (Abfahrt der Linien von unterschiedlichen Bahnsteigen).
- Die Gesamterschließung erreicht keine zusätzlichen Bereiche.
- Betrieblich nachteilige Abbiegebeziehung im stark belasteten Knoten Bonner Straße/ Bayenthalgürtel.
- Bei gleichzeitiger Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe werden die Buslinien 132 und 133 zum Chlodwigplatz zurückgezogen. Durch die Linien 5, 16 und 16E (Verstärkerlinie zwischen Reichenspergerplatz und Marktstraße) ist das Severinsviertel künftig in der HVZ durch 3 Linien mit deutlich vergrößertem Platzangebot erschlossen. Bei einer zeitlich gestaffelten Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe und Beibehaltung des Buslinienkonzeptes (Rücknahme bis Chlodwigplatz), ist das Severinsviertel lediglich durch die Linien 5 und 16E erschlossen.
- Laut Nahverkehrsplan der Stadt Köln sind mit der Variante Bayenthalgürtel rund 1.400 Einwohner weniger erschlossen als mit der Variante entlang des Bahndamms.

## 2. Auswirkungen auf den Individualverkehr

Bei der Variante „Bayenthalgürtel“ sind folgende Nachteile für den IV zu erwarten:

- Durch die Querung der Rheinuferstraße durch die Stadtbahn besteht weiterhin, wie bei der momentan öffentlich diskutierten Thematik „Querung des Gustav-Heinemann-Ufers an der Südbrücke“, Diskussionsbedarf.
- Die Kreuzung Bonner Straße/ Bayenthalgürtel wird durch die abbiegende Linie 16 zusätzlich belastet.

## 3. Weitere Erschwernisse im Genehmigungsverfahren:

- Die Beibehaltung des derzeitigen Charakters der denkmalgeschützten Allee durch Haltestellen und Oberleitungen wird als problematisch angesehen. Hier sind zeitliche Verzögerungen durch Klagen zu erwarten.
- Die Zahl der heute vorhandenen Pkw-Stellplätze wird deutlich reduziert, was zu einer erheblichen Parkraumverknappung führt. Durch den Bau der Stadtbahntrasse entfallen auf dem Bayenthalgürtel zahlreiche Stellplätze. Bei einer älteren Zählung waren hier knapp 300 Fahrzeuge abgestellt. Die Planung der Stadt Köln sieht hier lediglich etwa 80 Stellplätze künftig vor.