Stadt Köln

Eingang 24. Nov. 2009

690 Be.
Amt für Brücken und Stadtbahnbau
ø 693
69

Stadt Köln

Eingang 24. NOV. 2009

Dezernent / Dez. VI

Kölner Verkehrs-Betriebe AG • Scheidtweilerstraße 38 • 50933 Köln

gri 24/11

KVB
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Stadt Köln
Herrn Beigeordneten Streitberger
Stadthaus
Willy-Brandt-Platz 2

50679 Köln

Der Vorstand

Kölner Verkehrs-Betriebe
Aktiengesellschaft

Scheidtweilerstr. 38
50933 Köln

Postanschrift
50927 Köln

Telefon: +49(0)221-547-0
Telefax: +49(0)221-547-3950

www.kvb-koeln.de
info@kvb-koeln.de

Haltestelle
Aachener Str./Gürtel
Linien 1, 7, 13 und 140

Sparkasse KölnBonn
BLZ 370 501 98
Konto 165 529 52
Kreissparkasse Köln
BLZ 370 502 99
Konto 62 048
Postbank Köln
BLZ 370 100 50
Konto 12 93 00-503

Sitz des Unternehmens
Köln
Amtsgericht Köln HRB 2130

USt-IdNr. DE811183963

Vorstand:
Jürgen Fenske, Sprecher
Walter Reinarz
Peter Hofmann
Kuno Weber

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Wilfried Kuckelkorn

EMAS

23. November 2009

Beschlussvorlage Nr. 3763/2009 zum Ausbau der Rheinuferstraße im Bereich der künftigen Querung mit der Nord-Süd Stadtbahn

Sehr geehrter Herr Streitberger,

nach Durchsicht des Entwurfs der Beschlussvorlage zur Querung der Nord-Süd Stadtbahn mit der Rheinuferstraße haben unsere Fachbereiche folgende Anmerkungen zusammengetragen:

I. Sechsstreifiger Ausbau der Rheinuferstraße (Punkt1)

Der Wunsch, auf eine BÜSTRA zur Sicherung der Querungsstelle zu verzichten und als Alternative eine VS-Anlage einzurichten, wurde an die TAB herangetragen. Die TAB hat ihre ablehnende Haltung diesbezüglich erneut bestätigt.

Daraus folgt, dass auch eine kombinierte BÜSTRA / VS-Anlage nicht möglich ist. Auch dieses ist bei dem Gespräch mit der TAB diskutiert worden, wobei die TAB auf ihrer bisherigen Position besteht (siehe Anlage 1).

S.1 +49(221)547312 3 KVB Name Kennwort Management

II. Absenkung der Rheinuferstraße (Punkt 2)

Genehmigungen / Stellungnahme

Auch Geh-/Radwegverbindungen über eine Betriebsstrecke im Zuge der großen Überdeckung sind jeweils als Bahnübergang zu signalisieren und von der TAB zu genehmigen. Gleiches gilt für die mobilen Hochwasserschutz-Elemente. Wie dieses bei zwei Bahnübergängen innerhalb von ca. 100 m von den Genehmigungsbehörden gewertet wird, ist abzuklären. Auch die Finanzierung und Unterhaltung der Signalisierung ist zu hinterfragen. Dies alles insbesondere vor dem Hintergrund, dass die nördliche Gleisquerung durch den zu überwindenden Höhenunterschied nicht komfortabel für Fußgänger und Radfahrer ist.

Die kritische Bewertungen, die Überdeckung mit großen Bäumen zu bepflanzen, wie sie vom Grünflächenamt und auch vom Denkmalschutz (Denkmalschutz Südbrücke) geäußert wurden, sollten wiedergegeben werden (siehe Anlage 2).

III. Tieflage Stadtbahn (Punkt 3)

Wirtschaftlicher Schaden:

In der vorliegenden Form sind die wirtschaftlichen Schäden für die schon hergestellten Bauwerke der 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn sowie für die im Jahre 2008 in Betrieb genommene Haltestelle Schönhauser Straße und den bestehenden Hochwasserschutz nicht berücksichtigt. Die Höhe des Schadens ist abhängig vom Zeitpunkt der getroffenen Entscheidung für die Tieflage der Nord-Süd Stadtbahn.

Bei kurzfristiger Entscheidung liegt der Schaden bei ca. 7 Mio. € entsprechend der nachfolgenden Auflistung, die ausschließlich **Zusatzkosten** zu den Herstellungskosten einer möglichen Tieflage der Stadtbahntrasse beinhaltet.

- **Szenario 1**
  sofortige Entscheidung pro Tieflage und Baustop:

Entgangene Gemeinkosten / Gewinn HTC	1,2 Mio. €
Verlorene Planungskosten	0,7 Mio. €
Haltestelle Schönhauser Straße	1,3 Mio. €
Abbruchkosten (Schlitzwände, Stützwand Ost, Portal)	2,1 Mio. €
Vergebens erstellte Bauwerke (EÜ Hafenbahn, Stützwände Ost u. West)	1,7 Mio. €
Schadenssumme	**7,0Mio. €**

S.2 +49(221)5473123 KVB-Nahverkehrsmanagement

Abhängig vom Zeitpunkt der Entscheidung kommen weitere Zusatzkosten hinzu, die erst nach Kenntnis der konkreten Planungen für eine Tieferlegung der Stadtbahn ermittelt werden können. Heute bereits absehbar sind **Zusatzkosten** von 18,9 Mio. € bei einer Entscheidung nach Beendigung des Rohbaus.

- **Szenario 2**
  Entscheidung pro Tieflage ab 2011 (nach Beendigung Rohbau)

Verlorene Planungskosten	1,0 Mio. €
Haltestelle Schönhauser Straße	1,3 Mio. €
Abbruchkosten (Schlitzwände, Stützwand Ost, Portal)	2,1 Mio. €
Abbruchkosten (Tunnel, Rampe, Trogwandverlängerung, Unterwerk)	2,8 Mio. €
Vergebens erstellte Bauwerke (EÜ Hafenbahn, Stützwände Ost u. West)	1,7 Mio. €
Vergebens erstellte Bauwerke (22 Tunnelblöcke, Rampe, Trogwand-verlängerung, Unterwerk)	10,0 Mio. €
Schadenssumme	**18,9 Mio. €**

Genehmigungen

Unter anderem aufgrund der nachfolgend aufgeführten Aspekte des Hochwasserschutzes sollte die Dauer eines Genehmigungsverfahrens nicht zu optimistisch eingeschätzt werden.

Hochwasserschutz
Eine erste Einschätzung des zuständigen Dezernats 54 der Bezirksregierung ergab folgende Anforderungen für den Hochwasserschutz, die nicht als Option, sondern als erforderlich formuliert wurden (siehe auch Anlage 3):

- Hochwasserschutzanlagen – Deichschutzverordnung:
  Über den gesamten Bauzeitraum der Maßnahme muss der jetzige Hochwasserschutz und die dazugehörigen Anlagen voll funktionstüchtig und im Bedarfsfall zugänglich sein. Das Schutzziel darf nicht nachteilig verändert werden und es darf nicht zur Erhöhung der Hochwasserschutzgefahr kommen.

  Anschüttungen und bauliche Aktivitäten innerhalb der Deichschutzzonen bedürfen - je nach Abstand zur Hochwasserschutzanlage - nach der Deichschutzverordnung einer Genehmigung bzw. Befreiung. Es ist sicherzustellen, dass die Hochwasserschutzanlagen durch die Bauaktivität bzw. durch das Provisorium in ihrer Standsicherheit nicht gefährdet werden.

S.3 +49(221)5473123 KVB-Nahverkehrsmanagement

- Festgesetztes Überschwemmungsgebiet des Rheins:
  Ein Eingriff östlich des Pumpwerkes Schönhauser Straße liegt innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets des Rheins und ist damit gemäß § 113 Landeswassergesetz NRW genehmigungsbedürftig. Diese Genehmigung kann nur in Aussicht gestellt werden, wenn die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhaltevolumen (bezogen auf das 100-jährliche Bemessungshochwasser) zeit- und wertgleich ausgeglichen wird, der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert werden, der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt wird und das Vorhaben hochwasserangepasst ausgeführt wird. Der Ausgleich muss möglichst nahe des Eingriffs und auf gleicher Höhenlage erfolgen.

Auch Änderungen der planfestgestellten Hochwasserschutzanlagen müssten genehmigt werden und könnten sich verzögernd auf das Genehmigungsverfahren auswirken.

Betrieb

Auch während der Bauzeit eines Stadtbahntunnels und den damit erforderlichen Bauarbeiten an der Rheinuferstrecke ist der Stadtbahnbetrieb auf der Rheinuferstrecke (Linie 16) beizubehalten und damit eine Gleisverlegung erforderlich. Eine Unterbrechung des Stadtbahnverkehrs auf der Rheinuferstrecke über eine jahrelange Bauzeit ist den Fahrgästen nicht zuzumuten. Zurzeit nutzen werktäglich ca. 22.000 Fahrgäste die Linie 16 in diesem Querschnitt. Darüber hinaus würden durch Bahnersatzverkehr erhebliche Kosten entstehen.

Zeitbedarf:

Der Zeitbedarf für die Realisierung einer Tieferlegung ist noch einmal kritisch zu überprüfen. Aus den Erfahrungen der 1. und 2. Baustufe ergeben sich folgende realistische Zeithorizonte zur Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme:

Möglicher Zeitplan für eine Stadtbahntieflage

Planung, Abstimmung, Beschlüsse	1,5 Jahre
Planfeststellung	4,0 Jahre
(Planfeststellung 2. Baustufe benötigte 4 Jahre. Das ergänzende Verfahren kann ggf. auf 2 Jahre verkürzt werden)	
Ausschreibung Vergabe	0,5 Jahre
Bauzeit	2,5 Jahre
Realisierungsdauer insgesamt	**6,5 bis 8,5 Jahre**

24. 11. 09 09:04 KVB-Nahverkehrsmanagement +49(221)5473123 S.4

- Szenario 1:
  sofortige Ratsentscheidung pro Tieferlegung mit der Konsequenz Teilkündigung Hochtief

  Inbetriebnahme 2. Baustufe 2016 – 2018

- Szenario 2:
  Ratsentscheidung pro Tieferlegung in 2011 mit der Konsequenz Teilabbruch erforderlich (4 Tunnelblöcke, Rampe usw.)

  Inbetriebnahme 2. Baustufe 2017 – 2019

Auf die zuschusstechnischen Risiken, wenn keine zeitgleiche Inbetriebnahme mit der 1. Baustufe erfolgt, wird im nachfolgenden Text noch ausführlich hingewiesen. Aufgrund der Bedeutung möchten wir bereits an dieser Stelle darauf hinweisen, dass hier ein hohes zuschusstechnisches Risiko besteht

Finanzielle und zuschusstechnische Risiken

Bezüglich der finanziellen und zuschusstechnischen Risiken möchten wir u.a. auf unser gemeinsames Gespräch mit den Vertretern des BMVBS, des MBV und des NVR am 27. Oktober 2009 verweisen (siehe Anlage 4). Hiernach wurde zwar grundsätzlich die Möglichkeit eingeräumt, wenn die Mehrkosten für die Tieflage der Stadtbahn von über 50 Mio. € vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden, dass die bisherige ebenerdige Querung als Fiktivlösung gefördert wird. Gefördert würde somit der Kostenanteil, der einer ebenerdigen Querung der Rheinuferstraße gemäß geltendem Planfeststellungsbeschluss entspricht.

Die Aussage der Zuschussgeber erfolgte dahingehend, dass die Mehrkosten für die Tieflage der Stadtbahn die Wirtschaftlichkeit der Gesamtbaumaßnahme der Nord-Süd Stadtbahn (1.- 3. Baustufe) in Frage stellen würde und daher nicht in das von Bund und Land geförderte Projekt aufgenommen werden kann, da seinerzeit der Nachweis geführt wurde, dass die ebenerdige Querung technisch und verkehrlich durchführbar ist.

Auch wurde in diesem Zusammenhang seitens der Zuschussgeber auf die Bedürftigkeit (Subsidaritätsprinzip) des Zuwendungsempfängers seitens der Zuschussgeber hingewiesen, da im Rahmen der Antragstellung die Förderung davon abhängig gemacht wurde, dass für den Antragsteller keine anderweitigen Finanzierungen / Fördermöglichkeiten bestehen. Dieser Fördergrundsatz der Landeshaushaltsordnung gilt bereits bei kleineren Projekten und steht somit im Widerspruch mit den eigenfinanzierten Mehrkosten von über 50 Mio. € für die Tieflage. Hierin ist ein hohes zuschusstechnisches Risiko zu sehen.

S.5 +49(221)547312 KVB-Nahverkehrsmanagement 09.09.04

Darüber hinaus besteht nach Aussage des Zuschussgebers ein weiteres hohes zuschusstechnisches Risiko für die Stadt Köln bei einer künftigen Prüfung durch eine höhere Prüfungsinstanz z.B. eines Rechnungsprüfungsamtes bzw. eines Rechnungshofs. Bei dieser Prüfung ist nicht auszuschließen, dass die Mehrkosten für eine Tieflage der Stadtbahn doch dem Stadtbahnprojekt zugeordnet werden, wodurch letztlich der Nutzen-Kosten Indikator unter 1 fallen würde und somit der volkswirtschaftliche Nutzen nicht mehr gegeben ist. Die Konsequenz wäre möglicherweise die vollständige Rückforderung sämtlicher Bundes- und Landeszuwendungen.

Dieses Risiko muss jedoch nicht erst bei einer Prüfung durch eine höhere Prüfungsinstanz entstehen, da es seit einigen Jahren bereits gängige Prüfungspraxis der Zuschussgeber ist, spätestens mit Vorlage des Verwendungsnachweises auch eine Aktualisierung des Nutzen-Kosten Indikators mit einem Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens vorzunehmen. Beispielhaft werden hier die Stadtbahnbaumaßnahmen Köln-Mülheim und der Stadtbahn Saar angeführt.

Des Weiteren besteht ein hohes zuschusstechnisches Risiko darin, dass höchstwahrscheinlich keine zeitgleiche Inbetriebnahme der 1. und 2. Baustufe gegeben ist. Für den Fall, dass die Tieflage nicht im Jahre 2014 realisiert ist und hierdurch keine gleichzeitige Inbetriebnahme gegeben ist, wäre der volle Verkehrswert der Nord-Süd Stadtbahn nicht erfüllt, wodurch sich der Nutzen-Kosten Indikator verschlechtern wird. Seitens des Ingenieurbüros Spiekermann wurde hierzu ermittelt, dass der Nutzen-Kosten Indikator um ca. 5 % absinkt, wenn der volle Verkehrswert erst ca. drei Jahre später erzielt wird. Hierdurch wäre der volkswirtschaftliche Nutzen nicht mehr gegeben.

Bei einer Prüfung durch den Zuschussgeber bzw. durch eine höhere Prüfungsinstanz ist daher nicht auszuschließen, dass aufgrund der späteren Inbetriebnahme und eines Nutzen-Kosten Indikators unter 1 auch für diesen Fall möglicherweise die vollständige Rückzahlung sämtlicher Bundes- und Landeszuwendungen gefordert würde.

Verkehrliche Bewertung insgesamt

Die angesprochenen, möglichen Veränderungen des Stadtbahnsystems (z.B. Taktverdichtung, Dreifachtraktion) sind in allen Alternativen gleich umzusetzen, Vorteile ergeben sich ausschließlich für den MIV. Dieses wird in der Verwaltungsvorlage nicht verdeutlicht.

Um den Ratsmitgliedern ein bestmöglichstes Bild der Zusammenhänge und Rahmenbedingungen für die verschiedenen vorgestellten Ausbauvarianten zu ermöglichen, bitten wir diese in die Vorlage aufzunehmen. Dabei konnten

S.6 +49(221)5473123 KVB-Nahverkehrsmanagement

bestimmte Aussagen - wie die genannten Kosten - nicht ausreichend bewertet werden, da für die Variante einer Verlängerung des Stadtbahntunnels im Hause der KVB keine detaillierten Planungsunterlagen vorliegen.

Insbesondere über die Machbarkeit und Kosten einer Umfahrung der Baustelle und der späteren Gleisführung auf der Rheinuferstrecke unter Berücksichtigung des inzwischen bestehenden Pumpwerks und der wohl neu zu errichtenden Haltestelle Schönhauserstraße kann Mangels Planunterlagen keine Aussage getroffen werden.

Die hier dargestellten Rahmenbedingungen zeigen aus Sicht der KVB, dass eine Tieferlegung der Stadtbahn städtebaulich zwar wünschenswert wäre, auf Grund der zurzeit nicht abschließend verifizierbaren Risiken für das Gesamtprojekt nicht zu empfehlen ist.

So können heute weder die zeitlichen noch finanziellen bzw. zuschusstechnischen Risiken ausreichend bewertet werden. Insbesondere die zuschusstechnischen Risiken hätten zur Konsequenz, dass möglicherweise sämtliche Bundes- und Landeszuwendungen zurückgefordert werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Fenske

Reinarz

Anlagen 1 -4

S.7 +49(221)5473123 KVB-Nahverkehrsmanagement