

**Stellungnahme zur Anfrage AN/0527/2019 aus dem Verkehrsausschuss am 02.05.2019 und zum Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal am 06.05.2019**

**Verkehrsausschuss am 02.05.2019**

Anfrage der Fraktion Die Linke. vom 23.04.2019 betr. Kostenentwicklung bei der Ertüchtigung der Ost-West-Achse

Die Anfrage lautet:

„In der aktuellen Vorlage 1137/2019 werden für das Los Innenstadt Tunnel 806,82 Mio. Euro angesetzt. In der Vorlage 3211/2018 zur Ratssitzung am 18.12.2018 wurden die Kosten für den Tunnel in der Variante 2+ dagegen noch mit 760 Mio. Euro angegeben.

1. Wie kommt es zu dieser Kostensteigerung und wie wirkt sich diese Kostensteigerung auf den Nutzen-Kosten-Index aus?
2. Wie ist in der aktuellen Vorlage 1137/2019 der Abzweig in das Mauritiusviertel berücksichtigt, insbesondere: Welche Länge ist für diesen Abzweig angesetzt und wo liegt demnach der Tunnelmund?

In der aktuellen Vorlage 1137/2019 werden für das Los Innenstadt oberirdische Führung 111,86 Mio. Euro angesetzt. In der Vorlage 3211/2018 zur Ratssitzung am 18.12.2018 wurden die Kosten für die oberirdische Lösung mit 250 Mio. Euro angegeben.

3. Wie kommt es zu dieser erheblichen Kostensenkung und wie wirkt sich diese Kostensenkung auf den Nutzen-Kosten-Index aus?

Bezüglich der Variantenuntersuchung zwischen oberirdischer Lösung und Tunnel in der Variante 2+, die durch den Kölner Rat am 18.12.2018 beschlossen wurde, sollen laut Vorlage die Leistungen der Leistungsphasen 1-2 beauftragt werden.

4. Ist nach Einschätzung der Verwaltung die Variantenuntersuchung damit abgeschlossen oder ist es notwendig, in einem weiteren Schritt Leistungen späterer Leistungsphasen zu beauftragen?
5. Wie lange wird die Erbringung der Leistungen aus den Leistungsphasen 1-2 dauern und wann liegt demnach das Ergebnis der Variantenuntersuchung vor?“

## **Antworten der Verwaltung:**

### **Zu Frage 1:**

Die im Grundsatzbeschluss vom 18.12.2018 genannten Kosten in Höhe von 760 Mio. Euro sind Nettokosten und beziehen sich auf die Gesamtstrecke von Weiden-West bis Bensberg. Hierin sind nur die stadtbahnbedingten Kosten enthalten. Nur diese müssen in der Kosten-Nutzen Abschätzung berücksichtigt werden.

Bei den Kosten in Höhe von 806,82 Mio. Euro handelt es sich um die Bruttokosten für das Los Innenstadt. Die Nettokosten betragen 678 Mio. Euro.

Im Rahmen der Kostenkalkulation für die Planungsleistungen sind zudem neben den stadtbahnbedingten Kosten z. B. für die Objektplanung Verkehrsanlagen (Umgestaltung Straßenraum und Gutachterkosten etc.) Kosten anzusetzen, da diese Leistungen zum Planungsumfang gehören. Die für die Honorarermittlung kalkulierten Baukosten erhöhen die Gesamtkosten.

Auswirkungen auf den Nutzen-Kosten-Index hat diese weitergehende differenzierte Kostenschätzung nicht.

Die Planungskosten wurden 2018 nur mit pauschalen Ansätzen veranschlagt. Zur Ermittlung des nun zu beschließenden Planungsbedarfs erfolgte eine dezidierte Ermittlung der Planungs- und Gutachterleistungen. Bei den in der Anlage 1 der Vorlage 1137/2019 aufgeführten Kosten handelt es sich um prognostizierte Kostenorientierungswerte. Die zukünftig tatsächlich anfallenden Planungskosten orientieren sich an den zukünftigen Baukosten und werden sich deswegen noch im Projektverlauf verändern.

### **Zu Frage 2:**

In den Kosten ist der Abzweig in das Mauritiusviertel mit einer Rampe in der Jahnstraße berücksichtigt. Die genaue Lage soll im Rahmen der Planung durch eine Variantenuntersuchung ermittelt werden.

### **Zu Frage 3:**

Die im Grundsatzbeschluss vom 18.12.2018 genannten Kosten in Höhe von 250 Mio. Euro sind Nettokosten und beziehen sich auf die Gesamtstrecke von Weiden West bis Bensberg. Die in der Vorlage 1137/2019 aufgeführten Bruttokosten in Höhe von 111,86 Mio. Euro umfassen nur die Kosten für die oberirdische Führung im Innenstadtbereich.

Auch hier wurden 2018 die Planungskosten zunächst mit pauschalen Ansätzen veranschlagt. Diese wurden nun, zur Ermittlung des zu beschließenden Planungsbedarfs, differenzierter ermittelt.

### **Zu Frage 4:**

Nach Einschätzung der Verwaltung kann der Rat der Stadt Köln nach Abschluss der Vorplanung und auf Basis der dann vorliegenden Kostenschätzung (Leistungsphase 2) eine qualifizierte Entscheidung für eine der beiden Varianten treffen.

### **Zu Frage 5:**

Die Verwaltung geht davon aus, dass eine Bearbeitungszeit für die Leistungsphasen 1 und 2 nach Auftragsvergabe ca. 2 Jahre dauert. Sofern der Rat der Stadt Köln in seiner Sitzung am 21. Mai 2019 die Verwaltung beauftragt, die Generalplanerleistungen zu vergeben, ist damit zu rechnen, dass eine Auftragsvergabe im Sommer 2020 erfolgen kann.

## **Bezirksvertretung Lindenthal 06.05.2019, TOP 8.1.4**

Projektgruppe Ost-West Haltestellenverlängerung  
Gemeinsamer Antrag von der CDU-Fraktion, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, SPD-Fraktion,  
Lothar Müller/Die Linke

### **Beschluss:**

Die Bezirksvertretung Lindenthal bittet die Verwaltung der Stadt Köln, dass die zuständige Projektgruppe zur Verlängerung der Bahnsteige auf der Linie 1 von Bensberg bis Köln-Weiden-West frühzeitig einen engen Kontakt zur Bezirksvertretung Lindenthal hält und in Gesprächen Informationen und Anregungen austauscht und die Bezirksvertretung somit die Planungen begleitet.

### **Stellungnahme der Verwaltung**

Die Verwaltung wird die beteiligten Bezirksvertretungen selbstverständlich zu gegebener Zeit an den Planungsprozessen beteiligen und in die Abstimmungsprozesse mit einbeziehen.

## **Bezirksvertretung Lindenthal am 06.05.2019**

Bedarfsfeststellungs- und Planungsbeschluss für die Ost-West-Achse mit gleichzeitiger Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen des Teilfinanzplanes 1201, Straßen, Wege, Plätze sowie des Teilfinanzplanes 1202 - Brücken, Tunnel, Stadtbahn

Geänderter Beschluss der BV 3:

„5. Dieser Beschluss ist vorbehaltlich der schriftlichen Aussage der technischen Prüfungsanstalt bei der Bezirksregierung Düsseldorf zur Verlängerung der Züge (nach BOSTRAB) hinsichtlich einer Ausnahmegenehmigung.

6. Beachtung der Beschlüsse der Bezirksvertretung Lindenthal vom 10.12.2018“

Zusatzantrag zu Top 9.2.5 (AN/1816/2018)

Gemeinsamer Antrag von der Fraktion Bündnis90/Die Grünen, Lothar Müller/ Die Linke

„Die Bezirksvertretung Lindenthal beschließt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in den Beschluss aufzunehmen und als Handlungsauftrag an die Verwaltung“:

- 6.1. „Eine schriftliche Aussage der zuständigen technischen Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf über eine potentielle Ausnahmegenehmigung für den Betrieb von Straßenbahnzügen (90m) über die gesetzlich erlaubten 75m
- 6.2. Erhalt des Abzweiges der Linie 9 vom Neumarkt nach Sülz
- 6.3. Ebenso muss während der gesamten möglichen Bauzeit im Mauritiusviertel die Straßenbahn weiter von Köln-Sülz – Universität – Bahnhof Süd – Neumarkt erhalten bleiben.
- 6.4. Langzüge auf der Aachener Straße

- 6.4.1. Neben der Verlängerung werden auch die Haltestelle verbreitert, die ein hohes Aufkommen an Fahrgästen haben, zum Beispiel: Universitätsstraße , Melaten, Gürtel, Bahnstraße, Weiden Zentrum.
- 6.4.2. Aufstellflächen an den Zu- und Abgängen und verbesserte Querung der Fahrgäste über die Aachener Straße.
- 6.4.3 Keine Zusammenlegung von Haltestellen
- 6.4.4. Keine Verlegung der Haltestellen
- 6.4.5. Der Einsatz von Langzügen geschieht zur Kapazitätserweiterung. Daher wird eine Taktausdünnung von betroffenen Linien, auch bei den Verstärkern abgelehnt.
- 7. Berücksichtigung der Punkte des Rechnungsprüfungsamtes bezüglich des Gesamtverkehrskonzeptes, der stadträumlichen und stadtbaulichen Qualifizierungsprozesse und zeitliche Entwicklung des Gesamtprojektes (Rahmenterminplan)“

#### **Stellungnahmen der Verwaltung:**

##### **Zu Punkt 5:**

Seitens der KVB AG werden kurzfristig Abstimmungen mit der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) geführt; Vor Betriebsaufnahme bedarf es einer Zustimmung durch die TAB.

##### **Zu den Fragen unter Punkt 6**

##### **Zu Punkt 6.1.**

Siehe Antwort zur Frage 5

##### **Zu Punkt 6.2.**

Der Abzweig der Linie 9 bleibt erhalten und wird Bestandteil aller Planungsvarianten

##### **Zu Punkt 6.3.**

Als wesentlicher Planungsgegenstand wird angestrebt, die entsprechende Variante unter laufendem Betrieb und möglichst störungsfrei umzusetzen. Die Ergebnisse liegen erst nach Abschluss der Planung vor.

**Zu Punkt 6.4.**

Die Kapazitätserweiterung der Linie 1 beinhaltet auf der Gesamtstrecke von Weiden West bis Bensberg den Einsatz von Langzügen.

**Zu Punkt 6.4.1.**

Die Verwaltung wird dies im Rahmen der Planungen prüfen.

**Zu Punkt 6.4.2.**

Die Verwaltung wird dies im Rahmen der Planungen prüfen.

**Zu Punkt 6.4.3**

Die Verwaltung wird dies im Rahmen der Planungen prüfen.

**Zu Punkt 6.4.4.**

Die Verwaltung wird dies im Rahmen der Planungen prüfen.

**Zu Punkt 6.4.5.**

Eine Taktausdünnung ist nach heutigem Stand nicht vorgesehen.

**Zu Punkt 7**

Der stadträumliche und stadtbauliche Qualifizierungsprozess ist wie bereits in der Machbarkeitsstudie praktiziert ein klarer Meilenstein im Projektverlauf. Über die Entwicklung des Gesamtprojektes werden sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch die politischen Vertreterinnen und Vertreter informiert.