

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|---------|------------|
| Rat | 03.05.2018 |

Fragen zur Ost-West-Bahn - Einwohnerbeteiligung braucht vollständige Information! hier: Beantwortung einer Anfrage der Fraktion DIE LINKE zur Sitzung des Rates am 03.05.2018, TOP 4.6

Die Fraktion DIE LINKE bittet um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. „Welcher Zeitpunkt ist jeweils anzusetzen für Baubeginn und Baufertigstellung bei:
 - a. oberirdische Variante
 - b. kurzer Tunnel vom Heumarkt bis vor den Neumarkt
 - c. Tunnel vom Heumarkt bis vor den Rudolfplatz
 - d. Tunnel vom Heumarkt bis in die Aachener Straße (durch die Verkehrsdezernentin zusätzlich aufgebrachte Variante)
 - e. Tunnel vom Heumarkt bis zum Aachener Weiher
 - f. Tunnel vom Heumarkt bis Melaten

2. Welche Aufgaben sind im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Ost-West-Achse durch die Stadt, die KVB und extern zu erfüllen (z.B. für Planung, Bauaufsicht und Bauüberwachung) und wie viel Personal wird hierfür bei der Stadt Köln und der KVB nötig sein bzw. in welchem Ausmaß werden externe Vergaben notwendig bei:
 - a. oberirdische Variante
 - b. kurzer Tunnel vom Heumarkt bis vor den Neumarkt
 - c. Tunnel vom Heumarkt bis vor den Rudolfplatz
 - d. Tunnel vom Heumarkt bis in die Aachener Straße (durch die Verkehrsdezernentin zusätzlich aufgebrachte Variante)
 - e. Tunnel vom Heumarkt bis zum Aachener Weiher
 - f. Tunnel vom Heumarkt bis Melaten

3. Als Kosten für die Ertüchtigung der Ost-West-Achse werden genannt:

| Kosten Tunnel | Kosten Gesamtmaßnahme | |
|--|-----------------------|--------------|
| Oberirdische Lösung | – | 250 Mio. € |
| Kurze Tunnellösung | 105 Mio. € | 300 Mio. € |
| Tunnel Rudolfplatz (Variante 1) | 375 Mio. € | 560 Mio. € |
| Große Tunnellösung (Variante 3) | 675 Mio. € | 850 Mio. € |
| Große Tunnellösung (Variante 2) | 875 Mio. € | 1.050 Mio. € |

Wir bitten um eine genauere Aufschlüsselung dieser Kosten, insbesondere:

Welche Kosten entstehen jeweils (a) für die Verlängerung der oberirdischen Bahnsteige und (b) für die Gestaltung der Oberfläche dort, wo jeweils der Tunnel die bislang oberirdische Strecke ablöst? Wie teilen sich im Fall der oberirdischen Lösung die Kosten auf die Verlängerung der Bahnsteige und die Oberflächengestaltung zwischen Heumarkt und Rudolfplatz auf?

4. Je früher in den Planungsphasen die Kosten für ein Projekt geschätzt werden, desto größer sind im Schnitt die Abweichungen der tatsächlichen Kosten von den Schätzungen. Bei einer vorvertraglichen Kostenschätzung (HOAI 1) wird eine Toleranz in der Kostenentwicklung von +/- 40 % gerichtlich anerkannt (siehe die Beantwortung einer Anfrage der Fraktion DIE LINKE zu Kostensteigerungen bei Großprojekten, Vorlagennummer 0602/2016). Auf einer von „Köln kann auch anders“ organisierten öffentlichen Veranstaltung zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse wurde durch ein Vorstandmitglied der KVB dargelegt, dass die unter Frage 3 dargestellten Kostenschätzungen noch vor einer vorvertraglichen Kostenschätzung liegen. Es ist also anzunehmen, dass eine Abweichung von den geschätzten Kosten oberhalb von 40 % möglich ist.
- a. Für wie genau schätzen Verwaltung und KVB die dargestellten Kostenschätzungen ein, welche Toleranz wäre demnach anzusetzen?
 - b. Teilt die Verwaltung die Ansicht, dass bei einem Tunnelbau die Kosten- und Zeitriskien generell höher sind als bei einem oberirdischen Bau und falls ja: Welche Faktoren können zu diesen Risiken beitragen?“

Antwort der Verwaltung:

Im Internetportal der Stadt Köln stehen zum Projekt Ost-West-Achse umfangreiche Informationen für den Bürger bereit. Dies sind unter anderem die Machbarkeitsstudie, die Visualisierungen der Varianten, der Ratsbeschluss etc. Zusätzlich ist eine Verlinkung zu der Internetseite der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), mit separaten Informationen den ÖPNV betreffend, vorhanden.

Antwort zu Frage 1:

Zum aktuellen Zeitpunkt kann zur geplanten Fertigstellung der jeweiligen Bauvarianten noch keine Antwort gegeben werden, da noch keine entsprechend detaillierten Planungen vorliegen.

In dem Dokument „ÖPNV-Roadmap – Maßnahmen für den Stadtbahnausbau- und -neubau“ (siehe Ratsinformationssystem der Stadt Köln, Mitteilung an den Verkehrsausschuss vom 05.03.2018) werden die im Folgenden dargestellten groben Zeitangaben gemacht:

- Planung der Varianten möglich ab 2020,
- Genehmigungsverfahren für die oberirdische Variante möglich ab 2022,
- Genehmigungsverfahren für die Tunnelvarianten möglich ab 2026,
- Bauausführung für die oberirdische Variante möglich ab 2027,
- Bauausführung für die Tunnelvarianten möglich ab 2031.

Bei allen Angaben handelt es sich um erste grobe Einschätzungen der Jahreszahlen; die angegebenen Zeiträume können in Abhängigkeit des weiteren Planungsverlaufes variieren.

Antwort zu Frage 2:

Diese Fragestellung ist in Abhängigkeit des Ratsbeschlusses und der damit verbundenen Wahl der Vorzugsvariante zu sehen.

Darauf aufbauend ist der Personalbedarf intern, bei der KVB sowie auch Extern zu ermitteln und bereitzustellen. Aufgrund der Komplexität des Großprojektes werden, in Abhängigkeit davon welche Variante weiter verfolgt wird, ein erhöhter Personalbedarf sowie umfangreiche externe Vergaben notwendig sein. Die Verwaltung ermittelt derzeit den Personalbedarf für die Fortführung des Projektes und wird dem Rat zeitnah eine Beschlussvorlage zur Entscheidung vorlegen.

Antwort zu Frage 3:

Die derzeitig genannte Grobkostenschätzung beinhaltet nur die stadtbahnbedingten Baukosten inklusive der Planungs- und Nebenkosten. Die Kosten für die städtebauliche Neugestaltung der einzelnen Plätze und der Streckenabschnitte sind nicht enthalten. Diese Kosten sind derzeitig, aufgrund der noch nicht gewählten Vorzugsvariante, nicht kalkuliert.

Antwort zu Frage 4:

Aufgrund der langen Projektdauer, der noch nicht vorliegenden Vorzugsvariante und der noch sehr überschlägigen Planungsüberlegungen können derzeitig noch keine seriösen Aussagen zu kostenrelevanten Toleranzen getätigt werden.

Auf Grund des sehr frühen Planungsstandes (Machbarkeitsstudie) ist die Fragestellung bezüglich Kosten- und Zeitriskien derzeitig nicht darstellbar. Ganz allgemein sind Kosten- und Zeitriskien bei Tunnelbauten höher als bei einem oberirdischen Bau.