

Lfd.-Nr.	Projektziel	Projektskizzen/Gesamtskizzen	Ausgangssituation	Projektbeschreibung	Aktueller Sachstand	Aktuelle Projektphase (Dropdown-Auswahl)	Wurde bereits ein Beschluss für diese Maßnahme gefasst? (Dropdown-Auswahl)	Letzter (Weiter-) Planungsbeschluss (falls erfolgt) (Session-Nr.)	Letzter (Weiter-) Planungsbeschluss erfolgt am... (geplant für... (falls erfolgt) (Datum oder Jahresscheibe)	Letzter Baubeschluss bzw. Kostenfortschreibungsbeschluss (falls erfolgt) (Session-Nr.)	Letzter Baubeschluss bzw. Kostenfortschreibungsbeschluss erfolgt am... (geplant für... (falls erfolgt) (Datum oder Jahresscheibe)	Fertigstellung erfolgt am... (geplant für... (Datum oder Jahresscheibe)	Gesamtes Projektvolumen gemäß letztem Beschluss (falls vorhanden) (Euro)	Aktuelle Prognose des gesamten Projektvolumens (Euro)	Abweichungen in €	Abweichungen in %	Zuwendungs-/ Zuschüsse (Dropdown-Auswahl)	Prognose Zuwendungs-/ Zuschüsse (Euro oder %)	Summe IST-Anzahlungen bis zum Stichtag (Euro)	Summe IST-Einzahlungen bis zum Stichtag (Euro)	Anmerkungen
1	Generalsanierung Feuer- und Rettungswache 5 (Scheibenerstraße 13)		Sanierungsbedürftige Bausubstanz	Generalsanierung und Erweiterung der Feuerwehrehauptzentrale	1. BA fertiggestellt, 2. BA in Lph 8, 3. BA noch nicht begonnen	Lph 8-9	Ja	3892/2012	11.02.2014	3726/2018	14.02.2019	15.07.2022	54.481.000,00	53.992.000,00	-489.000,00	-0,90%	Nein	0,00	27.667.299,31	0,00	Die Abwicklung erfolgt durch Gebäuwirtschaft. Im Jahr 2020 wurden für das Projekt nach dem Mittelabflussplan 7.500.000,00 € an die Gebäuwirtschaft gezahlt.
2	Neubau Feuerwehrzentrum Köln-Kalk (Gummersbacher Straße 33)		Freigemachtes Grundstück	Neubau Feuerwehrwache 10, Herstellung eines zentralen Werkstattzentrums	fertiggestellt	Lph 8-9	Ja	0562/2014	08.04.2014	4195/2018	14.02.2019	29.11.2019	33.925.931,00	33.925.931,00	0,00	0,00%	Nein	0,00	1.484.389,91	0,00	Bisher sind nicht alle Schlusszahlungen für das Projekt erfolgt. Bis 2019 wurden 28.811.514,07 € auf der Finanzstelle ausbezahlt. In 2020 wurden bisher 2.057.176,62 € ausbezahlt. Das Budget für 2020 liegt bei 4.907.555,00 €.
3	Generalsanierung Feuer- und Rettungswache 1 (Aggipassstraße 18) Reduzierung für Leitstelle und Krisenstab		Baufälliges stark sanierungsbedürftiges Gebäude	Abriss und Neubau Feuerwache 1 am gleichen Standort	Wettbewerbsverfahren in Vorbereitung	Bedarfsmitteln (Lph "0")	Ja	0286/2020	08.06.2020	-	-	-	3.500.000,00	noch nicht abschätzbar, Alph. 0	-	-	Nein	0,00	0,00	0,00	Planungsbeschluss Mittelfristige bis einschließlich Lph 2. Die Abwicklung erfolgt durch 26. Im Jahr 2020 wurden für das Projekt nach dem Mittelabflussplan 1.500.000,00 € an die Gebäuwirtschaft gezahlt. Das aktuelle Budget für die Baumaßnahme liegt in 2020 bei 3.500.000,00 €. Die restlichen 2.000.000,00 € sollen in 2021 an 26 gezahlt werden.
4	Neubau Feuer- und Rettungswache 8 (Hauptberger Kirchweg 10)		-	-	-	-	Nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Nein	0,00	0,00	0,00	Projekt ist noch nicht näher definiert
5	Neubau Feuerwache West		-	-	-	-	Nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Nein	0,00	0,00	0,00	Projekt ist noch nicht näher definiert
6	Archäologische Zone/ Jüdisches Museum (MüQua)		Schutz und Ausstellung der Bodendenkmäler / Begegnungsräume jüdischer Kultur / Anbindung Prätorium / Einrichtung MPZ Gestaltung Außenbereich Innenstadtbereich	Neubau MüQua: Archäologische Zone Köln	Grabungen weitestgehend abgeschlossen. Betonierung der Bodenplatte / Aufstellung des Raumsystems. Parallel Einrichtung des MPZ und Anbindung Prätorium	LPH 8	Ja	0711/2010	13.04.2010	1679/2017	11.07.2017	31.03.2025	77.000.000,00	95.000.000,00	18.000.000,00	23,38%	Nein	0,00	4.588.391,37	0,00	-
7	Sanierung RGM		Umsetzung der vom Rat beschlossenen Generalsanierung	Generalsanierung RGM	ggV-Verfahren Generalplaner und Projektleiter im laufenden Verfahren	Lph 1-3	Ja	1767/2017	11.07.2017	-	-	31.12.2025	34.500.000,00	noch nicht abschätzbar, Lph. 0	-	-	Nein	0,00	545.547,53	0,00	Ausschlagswerte wieder auf vorherigen Stand geändert, waren versehentlich vom Bauachsbereich geändert worden.
8A	Ost-West-Achse - Anteil 66		Bedingt durch den geringen Flächenverbrauch in Verbindung mit den zu erreichenden Zielen der Luftreinhaltung und der städtebaulichen Entwicklung kommt dabei dem weiteren Ausbau des ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Dieser Langfristigkeit findet sich bereits in dem im März des Jahres 2009 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen städtebaulichen Masterplan Innenstadt wieder, der konkrete Empfehlungen zur kurz-, mittel-, und langfristigen Entwicklung der Kölner Innenstadt aufträgt. Damit bildet er ein übergeordnetes städtisches Regelbuch der Stadt Köln, in welchem die Neugestaltung der Ost-West-Achse ein zentrales Projekt ist. In der Sitzung am 10.05.2011 hat der Verkehrsausschuss die Veranlassung und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung der Ost-West-Achse für den Betrieb mit Langläufen im sensiblen Kernbereich zwischen Aachener Wälder und Heumarkt zu erstellen (Vorlagen-Nr.5221/2010).	Der Einsatz von Langläufen (ca. 90 m statt bisher 60 m; d. h. Erhöhung des Platzangebots um 50 %) auf der Ost-West-Achse bedarf damit einer Verlängerung der bestehenden Haltestellen. Neben dem Ausbau im innerstädtischen Bereich sind hierzu auch die Bahntrasse auf den Außenläufen zu verlängern. Für den innerstädtischen Bereich ist zunächst eine Untersuchung für eine oberirdische Lösung und eine unterirdische Lösung durchzuführen. Die oberirdische Lösung sieht eine vollständige Neugestaltung aller Verkehrsanlagen auf der Oberfläche zwischen Heumarkt und Eisenbahnring vor. Die unterirdische Lösung sieht eine unterirdische Stadtbahnführung und eine vollständige Neugestaltung der an der Oberfläche verbleibenden Verkehrsanlagen vor. Der Tunnel im Innenstadtbereich soll sich von der Haltestelle Heumarkt bis zur Höhe des Eisenbahnringes mit 4 Haltestellen, sowie einem Abzweig der Linie 9 westlich des Neumarktes erstrecken. Bei der unterirdischen Führung sind die vorhandenen unterirdischen Verknüpfungshaltestellen Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz anzubinden. Zudem ist in der Moltkestraße eine neue unterirdische Haltestelle zu errichten. Zudem ist eine brandschutztechnische Entschärfung der vorhandenen U-Bahnhaltestellen zwischen Bl. Deutz/Messe und Höhenberg/Frankfurter Straße notwendig.	Ausschreibungen der Planungsverfahren im laufenden Verfahren	Bedarfsmitteln (Lph "0")	Ja	Grundsatzbeschluss 3211/2018; Planungsbeschluss 1137/2019; Übertragung Ost-Ast an KVB 2399/2019	18.12.2018 21.05.2019 26.03.2020	-	Eine Aussage dazu, ist derzeit nicht möglich	Das Fertigstellungsdatum ist vom Variantenentscheid abhängig	16.300.000,00	16.300.000,00	0,00	0,00%	Nein	0,00	35.525,97	0,00	Das Projektvolumen für die Gesamtmaßnahme ist abhängig vom politischen Variantenentscheid (oberirdische Führung oder Tunnelisierung Höhe Eisenbahnring). Derzeit erfolgen die Planungen der Varianten, über die noch keine konkreten Erkenntnisse vorliegen. Der prognostizierte Kostenobergrenzwert für die Variante der oberirdischen Führung beträgt 305 Mio. € und für die Variante des Tunnels 1 Mrd. € (einschl. nicht städtischer Kostenteile). Im städtischen Haushalt sind die Kosten der Tunnelvariante veranschlagt. Nach der politischen Variantenentscheidung wird der städtische Haushalt bedarfsgerecht angepasst.
8B	Ost-West-Achse - Anteil 69		Bedingt durch den geringen Flächenverbrauch in Verbindung mit den zu erreichenden Zielen der Luftreinhaltung und der städtebaulichen Entwicklung kommt dabei dem weiteren Ausbau des ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Dieser Langfristigkeit findet sich bereits in dem im März des Jahres 2009 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen städtebaulichen Masterplan Innenstadt wieder, der konkrete Empfehlungen zur kurz-, mittel-, und langfristigen Entwicklung der Kölner Innenstadt aufträgt. Damit bildet er ein übergeordnetes städtisches Regelbuch der Stadt Köln, in welchem die Neugestaltung der Ost-West-Achse ein zentrales Projekt ist. In der Sitzung am 10.05.2011 hat der Verkehrsausschuss die Veranlassung und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung der Ost-West-Achse für den Betrieb mit Langläufen im sensiblen Kernbereich zwischen Aachener Wälder und Heumarkt zu erstellen (Vorlagen-Nr.5221/2010).	Der Einsatz von Langläufen (ca. 90 m statt bisher 60 m; d. h. Erhöhung des Platzangebots um 50 %) auf der Ost-West-Achse bedarf damit einer Verlängerung der bestehenden Haltestellen. Neben dem Ausbau im innerstädtischen Bereich sind hierzu auch die Bahntrasse auf den Außenläufen zu verlängern. Für den innerstädtischen Bereich ist zunächst eine Untersuchung für eine oberirdische Lösung und eine unterirdische Lösung durchzuführen. Die oberirdische Lösung sieht eine vollständige Neugestaltung aller Verkehrsanlagen auf der Oberfläche zwischen Heumarkt und Eisenbahnring vor. Die unterirdische Lösung sieht eine unterirdische Stadtbahnführung und eine vollständige Neugestaltung der an der Oberfläche verbleibenden Verkehrsanlagen vor. Der Tunnel im Innenstadtbereich soll sich von der Haltestelle Heumarkt bis zur Höhe des Eisenbahnringes mit 4 Haltestellen, sowie einem Abzweig der Linie 9 westlich des Neumarktes erstrecken. Bei der unterirdischen Führung sind die vorhandenen unterirdischen Verknüpfungshaltestellen Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz anzubinden. Zudem ist in der Moltkestraße eine neue unterirdische Haltestelle zu errichten. Zudem ist eine brandschutztechnische Entschärfung der vorhandenen U-Bahnhaltestellen zwischen Bl. Deutz/Messe und Höhenberg/Frankfurter Straße notwendig. Die Übertragung des Ost-Astes an die KVB erfolgte mit 2399/2019.	Derzeit erfolgen die Ausschreibungen der Planungsverfahren.	Bedarfsmitteln (Lph "0")	Ja	Grundsatzbeschluss 3211/2018; Planungsbeschluss 1137/2019; Übertragung Ost-Ast an KVB 2399/2019	18.12.2018 21.05.2019 26.03.2020	Hierzu ist zur Zeit noch keine valide Aussage möglich.	Das Fertigstellungsdatum ist vom Variantenentscheid abhängig	811.300.000 € (800.000.000 € 11.300.000 € Übertragungsbeschluss Bereich Ost auf städtische Gebiete)	811.300.000 €	0,00	0,00%	Ja	90% der Zuwendungsfähigen Kosten	508,49	0,00	Das Projektvolumen für die Gesamtmaßnahme ist abhängig vom politischen Variantenentscheid (oberirdische Führung oder Tunnelisierung Höhe Eisenbahnring). Derzeit erfolgen die Planungen der Varianten, über die noch keine konkreten Erkenntnisse vorliegen. Der prognostizierte Kostenobergrenzwert für die Variante der oberirdischen Führung beträgt 305 Mio. € und für die Variante des Tunnels 1 Mrd. € (einschl. nicht städtischer Kostenteile). Im städtischen Haushalt sind die Kosten der Tunnelvariante veranschlagt. Nach der politischen Variantenentscheidung wird der städtische Haushalt bedarfsgerecht angepasst.	
9	Generalsanierung Mülheimer Brücke		Die Maßnahme dient der Sicherstellung und Verbesserung der innerstädtischen und regionalen Verkehrsstruktur nach den derzeit allgemein anerkannten und eingeführten Regeln der Technik.	Gem. Zuständigstellung nach DIN 1076 besteht die Erdreichschicht der Bauwerksstruktur. Zudem ist die Beanspruchbarkeit des Bauwerkes für zukünftige Verkehrs (imposanter Individualverkehr und ÖPNV) dauerhaft zu erhöhen.	Es erfolgt die Gesamtinstandsetzung des ca. 1 km langen Brückenbogens mit 4 Teilbauwerken.	Lph 8-9	Ja	1915/2009	30.06.2009	2041/2017	28.09.2017	Ende 2025	188.000.000,00	188.000.000,00	0,00	0,00%	Ja	55.648.446,00	42.837.740,25	2.600.000,00	Das Projektvolumen für die Gesamtinstandsetzung ist abhängig vom weiteren Verlauf der Maßnahme. Der Prognosewert für das Jahr 2025 konnte daher zur Zeit nicht zuverlässig kalkuliert werden. Die Kosten des Projektes werden nicht zwischen 65 und 69 aufgeteilt, weil der Fahrbahnbelag zur Brücke und nicht zu dem Straßenbereich von 66 gehört.
10A	Nord-Süd-Stadtbahn 3. BA - Anteil 66		Abbindung der Stadteile Bayerthal, Mosenberg, Raderberg und Raderthal an das Kölner Schienennetz und städtebauliche Aufwertung des Straßenzugs der Bonner Straße.	Umfangreiche Umrüstungsarbeiten der Versorgungsleitungen in den Nebenanlagen, Anpassungen der Einleiterschleife, Herstellung der Stadtbahnlinie nebst Haltepunkten in Mittel- und Nebenanlagen.	Zusammenstellung der Vergabeunterlagen zur VE 1.02; Abschluss von technischen Vereinbarungen mit Versorgungsunternehmen und Anlagen.	Lph 4-7	Ja	3325/2015	01.12.2015	0685/2015	23.06.2015	Zweite Jahreshälfte 2025	20.473.076,00	20.473.076,00	0,00	0,00%	Ja	9.867.200,00	846.575,65	0,00	Der städtische Anteil gem. Baubeschluss beträgt insgesamt 64.680.741 € und teilt sich wie folgt auf: 40.565.870 € für den ÖPNV-Anteil (Amt 69), 20.473.076 € für den IV-Anteil (Amt 66) und 3.650.795 € für den Grunderwerb / die Abrissgebäude (Amt 23).

Lfd.-Nr.	Projektziel	Projektkosten/Gesamtkosten	Ausgangssituation	Projektbeschreibung	Aktueller Sachstand	Aktuelle Projektphase (Dropdown-Auswahl)	Wurde bereits ein Beschluss für diese Maßnahme gefasst? (Dropdown-Auswahl)	Letzter (Weiter-) Planungsbeschluss (falls erfolgt) (Session-Nr.)	Letzter (Weiter-) Planungsbeschluss erfolgt am... / geplant für... (falls erfolgt) (Datum oder Jahresscheibe)	Letzter Baubeschluss bzw. Kostenfortschreibungsbeschluss (falls erfolgt) (Session-Nr.)	Letzter Baubeschluss bzw. Kostenfortschreibungsbeschluss erfolgt am... / geplant für... (falls erfolgt) (Datum oder Jahresscheibe)	Fertigstellung erfolgt am... / geplant für... (Datum oder Jahresscheibe)	Gesamtes Projektvolumen gemäß letztem Beschluss (falls vorhanden) (Euro)	Aktuelle Prognose des gesamten Projektvolumens (Euro)	Abweichungen in €	Abweichungen in %	Zuwendungen/ Zuschüsse (Dropdown-Auswahl)	Prognose Zuwendungen/ Zuschüsse (Euro oder %)	Summe IST-Auszahlungen bis zum Stichtag (Euro)	Summe IST-Einzahlungen bis zum Stichtag (Euro)	Anmerkungen	
10B	Nord-Süd-Stadtbahn 3. BA - Anteil 69	Es soll eine Anbindung der Stadtteile Bayerthal, Marienburg, Raderberg und Radertal an das Kölner Schienennetz und eine städtebauliche Aufwertung des Straßensystems der Bonner Straße erfolgen.	Es besteht keine Anbindung an das Schienennetz. Der ÖPNV wird derzeit durch die Buslinie 132 gewährleistet.	Es erfolgen umfangreiche Umverlegungsarbeiten der Versorgungsleitungen in den Nebenanlagen, die Anpassungen der Einseitigschichten, die Herstellung der Stadtbebauung nebst 4 Haltepunkten in Mittel- und Nebenlagen und eine Anpassung der Fahrspuren und Nebenanlagen.	Derzeit erfolgt die Zusammenstellung der Vorgeburdenunterlagen der Bauentscheidungen und der Abschluss von technischen Vereinbarungen mit Versorgungsunternehmen und Anliegern.	Lph 4-7	Ja	3325/2015	01.12.2015	06/85/2015	23.06.2015	Zweite Jahreshälfte 2025	40.565.870,00	40.565.870,00	0,00	0,00%	Ja	29.849.700,00	12.922.960,83	0,00	Der städtische Anteil gem. Baubeschluss beträgt insgesamt 64.680.741 € und teilt sich wie folgt auf: 40.565.870 € für den ÖPNV-Anteil (Anteil 69), 20.473.076 € für den KV-B-Anteil (Anteil 69) und 3.650.795 € für den Grundwert/ die Abtraggebühren (Anteil 23).	
10C	Nord-Süd-Stadtbahn 3. BA - P+R Anlage	Es erfolgt der Bau einer P+R-Anlage an der zukünftigen Endhaltestelle Amoldshöhe der Buslinie der Nord-Süd-Stadtbahn zur Schaffung von Parkmöglichkeiten inklusive des für den Betrieb der Strecke erforderlichen Unterwerks der KVB AG und eines Tatorraumes der RheinEnergie AG.	Es sind keine Parkmöglichkeiten vorhanden. Diese werden im Zusammenhang mit der Stadtbauförderung (Nord-Süd-Stadtbahn 3BA) dringend benötigt.	Es entsteht eine P+R-Anlage für ca. 535 PKW - Stellplätze und eine Fahrradgarage mit ca. 50 Fahrradstellplätzen. In das Gebäude wird das Unterwerk der KVB AG baulich entkoppelt integriert sowie ein Tatorraum für die RheinEnergie AG vorgesehen. Das Gebäude wird mit einem Aufzug ausgestattet und videoüberwacht. Räumlichkeiten für einen Garagenwart sowie Toilettenanlagen (inklusive Fahrtensteuer) sind ebenfalls geplant.	1. Die Erneuerungsplanung liegt vor. Durch 61 ist ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen, das Verfahren ruht. Erst bei Vorliegen eines nachträglichen B-Plans kann das Projekt fortgeführt werden. 2. Es erfolgt eine Integration des für den Betrieb der Strecke erforderlichen Unterwerks der KVB AG in das Gebäude. Ab der Lph 5 soll die weitere Planung sowie die bauliche Umsetzung von der KVB AG übernommen werden. Zurzeit befindet sich die Tennisanlage des Tennisclubs Amoldshöhe auf dem Gelände. Im Anschluss an die Fertigstellung der P+R-Anlage wird die Tennisanlage inklusive Vereinsheim neu errichtet. Das Projekt ist bei 52 mit Unterstützung von 26 angeschlossen.	Lph 1-3	Ja	2384/2016	20.12.2016	-	geplant für 2021	Zweite Jahreshälfte 2025	14.300.000,00	15.140.000,00	840.000,00	5,87%	Ja	5.426.000,00	515.313,14	0,00		
11	Stadtbahn-Verlängerung Rondorf/Mecherich	Es soll eine Anbindung der Stadtteile Rondorf und Mecherich an das Kölner Schienennetz entstehen.	Es besteht keine Anbindung an das Schienennetz. Der ÖPNV wird derzeit durch eine Buslinie gewährleistet.	Es umfasst die Herstellung der Stadtbahnlinie nebst Haltepunkten und begleitendem Raseng, Pflaster laufende und verkehrliche Projekte sind: die Siedlungsneueinrichtung Rondorf Nordwest, eine Entflechtungsstelle, die Verlegung des Golgerbergens, eine Verkehrsberuhigung der Rondorf Hauptstraße und der Ausbau des Autobahnkreuzes Köln-Süd.	Derzeit erfolgt die Grundlagenermittlung und die Voplanung.	Lph 1-3	Ja	1614/2018	27.09.2018	-	geplant für 2025	geplant für 2028	94.010.000,00	94.010.000,00	0,00	0,00%	Ja	70.654.950,00	52.255,06	0,00	Die Gesamtkosten lt. Planungsbeschluss (1614/2018) betragen einschl. KVB-Anteil 113.005.000 €, der städtische Anteil war mit 94.010.000 € angegeben. Dieser städtische Anteil war in der letzten Mitteilung "Kostensenkung von Großprojekten" aufgeführt.	
12	Gesamteinstandsetzung Severinsbrücke	Die Maßnahme dient der Sicherstellung und Verbesserung der innerstädtischen und regionalen Verkehrsinfrastruktur nach den derzeit allgemein anerkannten und eingeführten Regeln der Technik.	Gem. Zustandsfeststellung nach DIN 1076 besteht die Erforderlichkeit der Bauwerksrehabilitation. Zudem ist die Beanspruchbarkeit des Bauwerkes für zukünftige Verkehrs (motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) dauerhaft zu erhöhen. Im Rahmen der Prognose der Sanierung aller Oberflächen ist eine Gesamtinstandsetzung zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.	Es ist die Gesamtinstandsetzung der ca. 1 km langen Brückenbauwerke, bestehend aus 3 Teilbauwerken, geplant.	Die statisch-konstruktive Nachrechnung der Brücke befindet sich im Vergabeverfahren.	Bedarfsermittlung (Lph 0)	Ja	3316/2019	07.11.2019	-	Hierzu ist zur Zeit noch keine valide Aussage möglich.	2030	Es wurden im letzten Beschluss noch keine Gesamtkosten genannt.	200.000.000,00			Ja	noch abzustimmen	0,00	0,00	Ein Beschlussentwurf für die Nachrechnung ist in Vorbereitung. Die Maßnahme ist auch mit konsumentem Anteilen im Teilergebnisplan 1202, Teilplanseite 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, veranschlagt. Die Höhe der Zuwendungen ist noch nicht bekannt.	
13	Erhöhung Tunnel Henkelstr.-RABT	Es erfolgt eine Sanierung und Auflockerung nach RABT. Diese Tunnelöffnungen sind bei der Sanierung von bestehenden Tunneln ab einer geschlossenen Länge von 80 m bindend. Sie sind Mindestanforderungen für Brandschutz, die Lüftung, die betriebstechnische Ausstattung und den Verkehrs- und Betriebszustand auf. Eine bauliche Instandsetzung (Chloridschäden) und ein Anschluss an die Tunnelzentrale ist erforderlich.	Der Tunnel muss saniert und nach den derzeit gültigen Richtlinien der Bauwerksrehabilitation. Zudem ist die Beanspruchbarkeit des Bauwerkes für zukünftige Verkehrs (motorisierter Individualverkehr und ÖPNV) dauerhaft zu erhöhen. Im Rahmen der Prognose der Sanierung aller Oberflächen ist eine Gesamtinstandsetzung zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.	Es erfolgt eine Generalsanierung der Tunnelanlage. Das bestehende Straßennetz (RABT) in neuerer Ausführung wird in der K 4 und im Umfeld durch, die Straßennetze werden im Bereich A 57 Schutzmaßnahmen erneuert.	1. Die Ausführungs-/Vergabepanung ist in der Prüfung. 2. Verkehrssimulationen zur Überprüfung der geplanten Umsetzung (inkl. Arm 66); 3. Bestimmungsgesamtheit mit Arm 67 zur Parkgestaltung; Die Fassadengestaltung des Betriebsgebäude wurde von Dez. III in die Zuständigkeit von 69 gelegt; der Baubeginn ist abhängig von der Fertigstellung der Brücke Liebigstraße. Aktuell erfolgt eine verteilte Bauwerksuntersuchung zur Validierung der Planung.	Lph 1-3	Ja	3863/2008	13.11.2008	-	geplant für 2021	Eine neue Strategie zur Priorisierung und Bearbeitung der Tunnelprojekte wird derzeit intern erarbeitet, so dass derzeit keine valide Aussage erfolgen kann.	Es wurden Gesamtkosten I.H.v. 57.759.000,00 € für 7 verschiedene Straßennetze aufgeführt. Eine Aufteilung dieser Kosten für den einzelnen Tunnel liegt im Beschluss nicht vor.	Eine neue Strategie zur Priorisierung und Bearbeitung der Tunnelprojekte wird derzeit intern erarbeitet, so dass derzeit keine valide Aussage erfolgen kann.	70 % der zuwendungsfähigen Kosten	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Die Maßnahme ist auch mit konsumentem Anteilen im Teilergebnisplan 1202, Teilplanseite 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, veranschlagt.	
14	Hochwasserschutz U-Bahn-Anlagen	Es handelt sich um eine Maßnahme zur Sicherung und Entlastung der unanständigen Stadtbahnanlagen infolge externer Hochwasserereignisse, um Schäden in gefährdeten Anlagenbereichen zu vermeiden und um eine erhöhte Betriebssicherheit in den Stadtbahnanlagen herzustellen.	Eine Sicherung durch geeignete Hochwassererschützungssysteme ist derzeit nicht vorhanden. Es werden mehrheitlich Klappventile mit Elektrohülzylinder eingebaut.	Auf Grundlage der beauftragten Grundwassermodellrechnung der RheinEnergie AG sowie der anschließenden Auswirkungsbewertung auf die unterschiedlichen Stadtbahnanlagen ist die konstruktive Rampensicherung priorität zu planen.	Die Entwurfsplanung ist nahezu abgeschlossen. Zur Einbindung der Steuerungssysteme in das Kölner Stadtbahn wurde ein Gestaltungskonzept erarbeitet, welches derzeit abgestimmt wird.	Lph 1-3	Ja	2379/2016	20.12.2016	-	geplant für 2021	2023/2028 (Rampen werden sukzessive gebaut)	16.650.000,00	16.650.000,00	0,00	0,00%	Nein	0,00	1.620.748,24	0,00	Im Rahmen der Grundlagenermittlung sowie der Voplanung wurde festgestellt, dass an den verschiedenen Rampen unterschiedliche Verschluss-Systeme einzubauen sind. Weiterhin ist zu erwarten, dass die Integration von Verschluss-Systemen im Bestand aufwendiger als ursprünglich vermutet sein wird. Auch die Ausstattung von Klappventilen mit Elektrohülzylinder führt zu einer Steigerung der Kosten.	
15	Verlängerung Linie 7	Im Stadtteil Zündorf soll ein neues Wohnquartier entstehen. Parallel zu den Planungen des neuen Wohnquartiers soll die verkehrliche Anbindung des Quartiers verbessert werden. Neben der Ortsumgehungs ist die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 eine weitere wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Gebietes.	Das seit 2003 ruhende Planfeststellungsverfahren soll wieder aufgenommen werden. Das Vorhaben wurde seinerzeit ausgesetzt, da unter anderem das Baurecht nicht sichergestellt werden konnte. Es ist vorgesehen, dass ein neues Planfeststellungsverfahren nach Aktualisierung der Planungsvorgaben beantragt werden soll. Nach einem erfolgreichen Planfeststellungsverfahren und dem Vorliegen der Genehmigung wird dem Rat der Stadt Köln der Baubeschluss zur Durchführung der Maßnahme vorgelegt.	Die Stadtbahnlinie 7 soll von der bisherigen Endhaltestelle Zündorf in einer 1. Baustufe bis zur Ranerler Straße um 2 Haltestellen ausgebaut werden. Darüber hinaus soll die Linie 7 bis Langelt (2. Baustufe) verlängert werden. Durch die Bestrebungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Schaffung einer neuen Rheinquerung zwischen Lützenfort und Godorf besteht die Möglichkeit, die Stadtbahnlinie 7 bis zu diesem Verknüpfungspunkt zu erweitern. Die 2. Baustufe hat eine Länge von voraussichtlich ca. 3 km und beinhaltet 2 bis 3 Haltestellen zur Erschließung Langelt.	Die Beschlussvorlage 0250/2020 über die Planung der Verlängerung der Linie 7 wird dem Rat am 10.09.2020 vorgelegt.	Bedarfsermittlung (Lph 0)	Nein	0250/2020	10.09.2020	-	geplant ab 2023 ff	Eine valide Aussage ist derzeit nicht möglich.	28.000.000,00	28.000.000,00	0,00	0,00%	Ja	95 % der zuwendungsfähigen Kosten	0,00	0,00	Die Gesamtkosten betragen nach einem prognostizierten Kostenorientierungswert 43 Mio. € und teilen sich auf in einen Anteil der KVB I.H.v. 15 Mio. € und ein Anteil der Stadt I.H.v. 28 Mio. €. Der städtische Anteil wird der KVB erstattet. Eine Prognose für das Jahr 2025 ist derzeit nicht möglich. In der letzten Mitteilung "Kostensenkung von Großprojekten" war nur die 1. Baustufe mit einem städtischen Anteil von 11,1 Mio. € aufgeführt. Nennwert liegt ein Kostenorientierungswert für die 1. und 2. Baustufe vor.	
16	Neubau Brücke Frankfurter Str.	Die Maßnahme dient der Sicherstellung und Verbesserung der innerstädtischen und regionalen Verkehrsinfrastruktur nach den derzeit allgemein anerkannten und eingeführten Regeln der Technik.	Eine Bauwerksprüfung nach DIN 1076 hat ergeben, dass das Bauwerk in keinem einwandfreien Zustand ist. Außerdem ist spannungsisotensionsgefährdeter Spannstahl verbaut, der unter Berücksichtigung des Bauwerkszustandes und dem fortgeschrittenen Alter des Bauwerkes einen Neubau erfordert.	Es erfolgt die Erneuerung des Überbaus und der Erhalt der Widerlager. Dabei wird eine mögliche Erweiterung der Stadtbahn statisch und konstruktiv berücksichtigt. Während der Bauzeit wird eine Behelfsbrücke östlich des Bestandsbauwerks inklusive Widerlager errichtet. Eine Anpassung der Verkehrsanlagen für die Dauer der Bauzeit erfolgt ebenso.	1. Die Voplanung für den Überbau und die Behelfsbrücke stehen kurz vor dem Abschluss. Nach Entscheidung der Vorgesetzten für den Überbau kann die mögliche Nachrechnung der Widerlager erfolgen. Ein Verkehrsstudium und ein Baugrundgutachten liegen vor. 2. Der Erhalt der Widerlager wird angestrebt. Die Pumpstation sowie die Tatoräume sind in das Widerlager integriert. Es besteht ein unmittelbarer Anschluss an den Tunnel Gewandstraße und die bauliche Verbundenheit zu Tragkonstruktion der B5a. Ein Baubeginn ist mit der Baumaßnahme Mülheimer Brücke abzustimmen.	Lph 1-3	Ja	3266/2016	04.04.2017	-	geplant für 2021	Eine valide Aussage ist derzeit nicht möglich.	Eine valide Aussage ist derzeit nicht möglich.	13.100.000,00	13.100.000,00	0,00	0,00%	Ja	7.920.000,00	172.574,27	0,00	Eine Prognose für die Auszahlungen 2025 ist derzeit nicht möglich.
17	Neubau Brücke Bergens.	Die Maßnahme dient der Sicherstellung und Verbesserung der innerstädtischen und regionalen Verkehrsinfrastruktur nach den derzeit allgemein anerkannten und eingeführten Regeln der Technik.	Eine Bauwerksprüfung nach DIN 1076 hat ergeben, dass das Bauwerk in keinem einwandfreien Zustand ist. Außerdem ist spannungsisotensionsgefährdeter Spannstahl verbaut, der unter Berücksichtigung des Bauwerkszustandes und dem fortgeschrittenen Alter des Bauwerkes einen Neubau erfordert.	Es erfolgt ein Ersatzneubau des gesamten Bauwerks.	Zurzeit erfolgt die Einholung des Planungsbeschlusses (1306/2020).	Bedarfsermittlung (Lph 0)	Nein	1306/2020	10.09.2020	-	Eine Aussage ist derzeit nicht möglich.	Eine valide Aussage ist derzeit nicht möglich.	28.736.000,00	29.000.000,00	264.000,00	0,92%	Ja	noch abzustimmen	0,00	0,00	Eine Prognose für die Auszahlungen 2025 ist derzeit nicht möglich. Die Höhe der Zuwendungen ist noch nicht bekannt.	
18	Erhöhung Tunnel Opladener Str.-RABT	Es erfolgt eine Sanierung und Auflockerung nach RABT. Diese Tunnelöffnungen sind bei der Sanierung von bestehenden Tunneln ab einer geschlossenen Länge von 80 m bindend. Sie sind Mindestanforderungen für Brandschutz, die Lüftung, die betriebstechnische Ausstattung und den Verkehrs- und Betriebszustand auf. Eine bauliche Instandsetzung (Chloridschäden) und ein Anschluss an die Tunnelzentrale ist erforderlich. 69 ist für die technische Ausstattung (TA) und 26 für die bauliche Sanierung zuständig.	Die Sicherheitstechnik muss auf den Stand der Technik gebracht werden. Die bauliche Sanierung erfolgt in der Zuständigkeit von 26.	Es erfolgt eine Auflockerung der Sicherheitstechnik nach den Mindestanforderungen der RABT.	1. Voraussichtlicher Baubeginn ist für 2026 geplant. 2. Klärung der Unterhaltungsgrünze Art 69 TA / 26 Bauzweck.	Bedarfsermittlung (Lph 0)	Ja	3863/2008	13.11.2008	-	geplant für 2026	Eine neue Strategie zur Priorisierung und Bearbeitung der Tunnelprojekte wird derzeit intern erarbeitet, so dass derzeit keine valide Aussage erfolgen kann.	Es wurden Gesamtkosten I.H.v. 57.759.000,00 € für 7 verschiedene Straßennetze aufgeführt. Eine Aufteilung dieser Kosten für den einzelnen Tunnel liegt im Beschluss nicht vor.	Eine neue Strategie zur Priorisierung und Bearbeitung der Tunnelprojekte wird derzeit intern erarbeitet, so dass derzeit keine valide Aussage erfolgen kann.	noch abzustimmen	0,00	0,00	0,00	0,00	Ggf. investive und konsumtive Maßnahme. Es sind keine Mittel veranschlagt. Eine zuverlässige Angabe der Gesamtkosten ist derzeit nicht möglich. Die Höhe der Zuwendungen sind noch nicht bekannt.		
19	Reinigung Neue Fuß- und Radwegbrücke	Durch die Maßnahme entsteht eine Verfestigung des Rad- und Fußwegnetzes in der Innenstadt.	Aufgrund der fehlenden Rheinquerungen müssen die Radfahrersitz/Fuß Gehenden größere Umwege zurücklegen.	Es handelt sich um den Ausbau von Fuß- und Radwegverbindungen über den Rhein durch den Bau von neuen Rheindämmen (Höhe Überbau/Deutzer Hafen und Bau/Rheinpark).	1. Ein Planungsbeschluss ist für September 2020 vorgesehen. 2. Durchführung eines Realisierungswettbewerbs.	Bedarfsermittlung (Lph 0)	Nein	0528/2020	10.09.2020	-	Eine Aussage ist derzeit nicht möglich.	Eine Aussage ist derzeit nicht möglich.	Es wurden im letzten Beschluss noch keine Gesamtkosten genannt.	80.000.000,00			Ja	noch abzustimmen	0,00	0,00	Eine Beschlussvorlage für Realisierungswettbewerb wird dem Rat am 10.09.2020 vorgelegt. Die Machbarkeitsstudie wird konsumtiv abgewickelt. Eine Prognose für die investiven Auszahlungen 2025 ist derzeit nicht möglich. Die Höhe der Zuwendungen ist noch nicht bekannt.	

Lfd.-Nr.	Projektziel	Projekttzue/Gesamtprojekttzue	Ausgangssituation	Projektbeschreibung	Aktueller Sachstand	Aktuelle Projektphase (Dropdown-Auswahl)	Wurde bereits ein Beschluss für diese Maßnahme gefasst? (Dropdown-Auswahl)	Letzter (Weiter-) Planungsbeschluss (falls erfolgt) (Session-Nr.)	Letzter (Weiter-) Planungsbeschluss erfolgt am... / geplant für... (falls erfolgt) (Datum oder Jahresscheibe)	Letzter Baubeschluss bzw. Kostenfortschreibungsbeschluss (falls erfolgt) (Session-Nr.)	Letzter Baubeschluss bzw. Kostenfortschreibungsbeschluss erfolgt am... / geplant für... (falls erfolgt) (Datum oder Jahresscheibe)	Fertigstellung erfolgt am... / geplant für... (Datum oder Jahresscheibe)	Gesamtes Projektvolumen gemäß letztem Beschluss (falls vorhanden) (Euro)	Aktuelle Prognose des gesamten Projektvolumens (Euro)	Abweichungen in €	Abweichungen in %	Zuwendungen/ Zuschüsse (Dropdown-Auswahl)	Prognose Zuwendungen/ Zuschüsse (Euro oder %) (Dropdown-Auswahl)	Summe IST-Auszahlungen bis zum Stichtag (Euro)	Summe IST-Einzahlungen bis zum Stichtag (Euro)	Anmerkungen
20	Gesamtinstandsetzung Deutzer Brücke	Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerkes.	Gem. Zustandfeststellung nach DIN 1076 besteht noch keine zwingende Notwendigkeit des Bauwerks zum jetzigen Zeitpunkt zu entscheiden. Auch die Priorisierung der Sanierung aller Rheinbrücken steht eine Gesamtinstandsetzung zur Zeit nicht vor. Derzeit werden nur Maßnahmen aus der Bauwerkserhaltung durchgeführt.	Es soll die Instandsetzung/Sanierung des Fahrbahnbelages einschließlich Bauwerkabdichtung erfolgen.	Derzeit erfolgt die verwaltungstechnische Grundlagenermittlung zur Fahrbahnsanierung.	Bedarfsermittlung (Lph "0")	Nein	-	-	-	geplant für 2021	2022	Es wurde noch kein Beschluss gefasst, somit wurden auch noch keine Gesamtkosten benannt.	2.500.000,00			Nein	0,00	0,00	0,00	Es handelt sich um eine neue Maßnahme, es sind noch keine Mittel veranschlagt. Mittel werden bedarfsgerecht im Rahmen der nächsten HPL-Anmeldung berücksichtigt.
21	Entlichtung Tunnel Rheinufer-RABT	Es erfolgt eine Sanierung und Auflichtung nach RABT. Diese Tunnellichtlinie ist bei der Sanierung von bestehenden Tunneln ab einer geschlossenen Länge von 80 m bindend. Sie gilt Mindestanforderungen für Brandschutz, die Lüftung, die betriebstechnische Ausstattung und den Verkehrs- und Betriebsablauf vor. Eine bauliche Instandsetzung und ein Anschluss an die Tunnelleitlinie ist erforderlich.	Es besteht baulicher Sanierungsbedarf und die Sicherheitstechnik muss auf Stand der Technik gebracht werden.	Es erfolgt eine Generalsanierung der Tunnelanlage.	Nach Teilkündigung des Planers ZPP (ursprünglich Bauauftrag für 6 Tunnel) ist eine Neuausschreibung der Planung erforderlich.	Lph 1-3	Ja	3863/2008	13.11.2008	-	geplant für 2022	2022	Es wurden Gesamtkosten I.H.v. 57.759.000,00 € für 7 verschiedene Straßentunnel aufgeführt. Eine Aufteilung dieser Kosten für die einzelnen Tunnel liegt im Beschluss nicht vor.	2.500.000,00			Ja	noch abzustimmen	0,00	0,00	Die Maßnahme ist auch mit konsumtiven Anteilen im Teilergebnisplan 1202. Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, veranschlagt. Die Planung muss derzeit neu ausgeschrieben werden. Eine zuverlässige Angabe der Gesamtkosten ist derzeit nicht möglich. Die Höhe der Zuwendungen sind noch nicht bekannt.
22	Gesamtinstandsetzung Zootbrücke	Die Maßnahme dient der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerkes.	Gem. Zustandfeststellung nach DIN 1076 besteht noch keine zwingende Notwendigkeit des Bauwerks zum jetzigen Zeitpunkt zu entscheiden. Im Rahmen der Priorisierung der Sanierung aller Rheinbrücken ist eine Gesamtinstandsetzung zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen. Derzeit werden kurzfristig anstehende Maßnahmen der Bauwerkserhaltung durchgeführt.	Es soll die Instandsetzung/Sanierung des Fahrbahnbelages einschließlich Bauwerkabdichtung erfolgen; zudem ist eine Verstärkung und Sanierung der Entwässerung der Lose D und Z 1 der Zootbrücke erforderlich.	1. Derzeit erfolgt die verwaltungstechnische Grundlagenermittlung zur Fahrbahnsanierung Los Z 1 / Z 2. 2. Ein Planungsauftrag zur Verstärkung ist in der Ausführung. 3. Der Bauauftrag zur Sanierung der Entwässerung befindet sich in der Vergabe.	1. Bedarfsermittlung (Lph "0") 2. Vorplanung (Lph "2") 3. Vergabe (Lph "7")	Ja	3285/2016	17.11.2016	-	Eine Aussage ist derzeit nicht möglich.	2026	Es wurden Gesamtkosten I.H.v. 4.944.200 € für die Erneuerung und Sanierung der Asphaltdeckschicht Los A und Los B genannt.	13.250.000,00			Nein	0,00	0,00	0,00	Es handelt sich um eine konsumtive und investive Maßnahme. Die Erneuerung der Asphaltdeckschicht ist in 2018 fertiggestellt worden, derzeit erfolgt die Restabwicklung. Das Projektvolumen ist abhängig von den weiteren Sanierungsnotwendigkeiten. Prognosewerte für das Jahr 2025 sind daher zurzeit nicht in der notwendigen Art und Weise kalkulierbar. Die Maßnahme ist im Teilergebnisplan 1202, Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, veranschlagt.
23	Restaurant Flora Amsterdamer Str. 34 Generalsanierung					Lph 8-9	Ja	1088/2007	15.05.2007	2301/2011	04.07.2011	31.03.2015	36.000.000,00	44.500.000,00	8.500.000,00	23,61%	Nein	0,00	44.425.267,07	0,00	Maßnahme abgeschlossen am 31.03.2015 mit einem Gesamtvolumen von 44.500.000 € Projekt wird künftig aus Liste gestrichen.
24	Rettinghubschrauberstation	zentrales Lüftungssystem schaffen	kurzzeit temporäre, ungeeignete Unterbringung der Lüftung Köln	Neubau einer zentralen Rettinghubschrauberstation	vom Rat beschlossener Baustopp	Lph 8-9	Ja	4300/2011	20.12.2011	0484/2015	23.06.2015	12 Monate nach Aufhebung Baustopp	13.300.000,00	13.300.000,00	0,00	0,00%	1 Mio. € von der GAG Investitionszweckhaus für anderen Standort. Bei Inbetriebnahme Refinanzierung durch Krankenkassen	1.000.000 € + Refinanzierung	497.567,87	0,00	An 12.06.2015 hat der Rat die erste Kostenerhöhung von 1.827.200 € gegenüber Baubeschluss gefasst, DS-Nr. 0484/2015. Mit dem Moratorium vom 28.01.2016 wurde ein weiterer Mehrkostenbeschluss über 3,2 Mio. € für die Schadenbereinigung am Gebäude in Folge der Setzungen gefasst (DS. Nr. 0057/2015). Durch den vom Rat der Stadt Köln am 15.12.2015 beschlossenen Baustopp (Antrag Nr. AN/1954/2015 und AN/0983/2019) ruhen derzeit alle Arbeiten zur Fertigstellung der Hubschrauberstation. Baustopp, weitere Vorgehensweise noch in der politischen Diskussion, keine Aussage zu Kosten und Terminen möglich
25	MOK Museum für Ostasiatische Kunst Generalsanierung					Bedarfsermittlung (Lph "0")	Nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Nein	0,00	-	0,00	Projekt ist noch nicht näher definiert
26	KSM Kölnisches Stadtmuseum Generalsanierung					Bedarfsermittlung (Lph "0")	Nein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Nein	0,00	-	0,00	Projekt ist noch nicht näher definiert
27	Domumgebung	Der Projektbeginn liegt weit vor dem Erscheinen des Projektantrags von OB-2. Die Projektstruktur weicht deutlich davon ab. Es handelt sich um den sogenannten Bauabschnitt 2 aus dem Gesamtkonzept Domumgebung. Wie für andere Bereiche um den Dom herum wurden auch hier umfangreiche städtebauliche Missstände festgestellt, die nun beseitigt werden sollen.	Der Projektbeginn liegt weit vor dem Erscheinen des Projektantrags von OB-2. Die Projektstruktur weicht deutlich davon ab. Wesentliches Ziel ist es, den einheitlichen Domsockel, der mit den Bauabschnitten 1 und 2 bereits realisiert worden ist, hier weiterzuführen und dabei neben einer städtebaulichen Aufwertung auch eine funktionelle Aufwertung dieses zentralen Stadtraums zu erreichen.	Aktuell wird die Ausführungsplanung durch das beauftragte Architekturbüro erstellt.	-	-	-	1495/2017	14.11.2017	3186/2019	26.03.2020	F Frühjahr 2024	6.800.000,00	6.800.000,00	0,00	0,00%	Nein	0,00	5.489.656,64	-	
28	Eberplatz	Die langfristige Umgestaltung des Eberplatzes ist bis jetzt nicht nach dem Projektantrag von OB-2 organisiert, grundsätzlich soll mit der Umgestaltung des Eberplatzes städtebauliche Missstände behoben werden	Die langfristige Umgestaltung des Eberplatzes ist bis jetzt nicht nach dem Projektantrag von OB-2 organisiert, zurzeit bestehen hohe städtebauliche Funktionsverluste (Leerstand, hohe Kriminalität, Angstzustände)	Die langfristige Umgestaltung des Eberplatzes ist bis jetzt nicht nach dem Projektantrag von OB-2 organisiert, bauliche Entlichung des Eberplatzes	1. Bedarfsfeststellungsbeschluss (1939/2020) ab 03.09.2020 in der politischen Beratung 2. Variantenentscheidung nach LPH 2 (ebenbürtige Umgestaltung oder Sanierung des Bestandes)	-	-	3880/2018	28.03.2019	noch nicht erfolgt	-	keine Angaben zum jetzigen Zeitpunkt möglich	35.000.000,00	35.000.000,00			Nein	0,00	-	-	Wie Sie den Eintragungen entnehmen können ist das Projekt "Langfristige Umgestaltung Eberplatz" bis jetzt noch nicht nach dem Projektmanagementhandbuch von OB 2 organisiert. Da sich das Projekt noch ziemlich am Anfang befindet wären wir über einen Austausch interessiert.
29	Generalsanierung Bühnen Köln (Offenbachplatz)	Notwendige Sanierung / Kulturauftrag der Bühnen (Oper / Schauspiel / Tanz)	Sanierungsbedürftige Bausubstanz und sanierungsbedürftige Bühnentechnik	Denkmalgerechte Sanierung von Opernhaus und Schauspielhaus, Errichtung von Kleinem Haus und Kinderoper. Neue Bühnentechnik für alle vier Spielstätten.	Neuplanung der Haustechnik nach Projektneuaufstellung 2016. Die Ausführungsplanung (LPH0) wird geprüft und wo notwendig nachgearbeitet	Lph5	Ja	-	-	-	-	3. Quartal 2023	554.000.000,00	562.740.000,00	8.740.000,00	1,58%	Nein	0,00	-	-	