

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung**

### **öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	23.01.2017

#### **Beantwortung der Anfrage der Freien Wähler Köln betreffend: Nord-Süd Stadtbahn Köln Baukosten und Kritik an mangelhafter Transparenz (AN/1450/2016)**

##### **Text der Anfrage:**

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister, sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die „Kostenexplosion“ beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn stellt alle bisherigen „Finanzpannen“ in Köln weit in den Schatten. Die Folgen werden noch unsere Kinder und Enkelkinder zu tragen haben. Die Stadt Köln vermittelt nach wie vor das Bild, dass 90 % der Baukosten von Bund und Land übernommen werden. Wie Recherchen des Bürgervereins „Colonia Elf e.V.“ ergaben, entspricht dieses „positive Bild“ jedoch nicht den Tatsachen. - Nach Angaben des Vereins beläuft sich der von der Stadt zu zahlende Anteil der Baukosten auf das 9-fache der ursprünglichen 55 Mio. €. Mit den Zinsen steigen demnach die Kosten sogar auf das 20-fache. Gesetzt Falls, die Stadt Köln bliebe auf den Kosten des Archiveinsturzes sitzen, müsste sie demzufolge bis zu 2.447 Mio. € selbst zahlen, d.h. ca. 44-mal mehr als ursprünglich geplant.

Als Vertreter der Freien Wähler bitte ich Sie deshalb, nachstehende Anfrage auf die Tagesordnung der Sitzung der Bezirksvertretung von Rodenkirchen am 12.09.2016 2016 zu setzen:

- 1.) Entsprechen obige Angaben von „Colonia Elf e.V.“ den Tatsachen?
- 2.) Hat die Stadt Köln entsprechende Maßnahmen getroffen, z.B. in Form von Versicherungen, Rücklagen und/oder Spareinlagen o.ä., die am Ende verhindern würden, dass zukünftige Generationen von Steuerzahlern auf den Kosten des Archiveinsturzes sitzen bleiben?
- 3.) Haben inzwischen Verhandlungen zwischen der Verwaltung der Stadt Köln, sowie den zuständigen Stellen bei Land und Bund stattgefunden, die eine Garantie der bereits zugesagten Fördermittel beinhaltet, wenn sich infolge der Verzögerungen durch den Archiveinsturz und der daraus resultierenden stark veränderten Gesamtlage, sowie durch Forderungen von Bürgerinitiativen zum Erhalt der vierspurigen Straßenführung und des alten Baumbestands auf der Bonner Straße, entsprechende Änderungen an der Bauausführung vorgenommen werden?
- 4.) In ihrer Rede zum aktuellen Kölner Doppelhaushalt (2016/17) hat Stadtkämmerin Frau Gabriele Klug unmissverständlich erklärt, dass nach heutigem Ermessen alle finanziellen Spielräume einer verantwortungsvollen und verlässlichen Planung ausgeschöpft sind und die Verwaltung auf Verantwortlichkeit, Berechenbarkeit und Transparenz setzen will. –
  - Wie ist diese Ankündigung mit der aktuellen Kostensteigerung des Stadtbahnprojekts und mit der Kritik durch den „Bund der Steuerzahler“ in Einklang zu bringen?

- Warum werden die Kölner Bürger von der Verwaltung und vom Rat, der übrigens alle Kostensteigerungen mit beschlossen hat, nicht transparent und umfänglich informiert?

### **Beantwortung der Verwaltung:**

#### Zu 1.)

Nein.

Zu der Darstellung von „Colonia Elf e.V.“ sind nachfolgende Anmerkungen zu tätigen:

- In die Kosten der Nord-Süd Stadtbahn Köln, 1. Baustufe werden insg. 66 Mio. EUR zu viel bzw. doppelt eingerechnet. Diese Kosten betreffen die Bauzeitverlängerungen bzw. die Teilinbetriebnahme Nord, die zwar in den Schuldendienst zwecks transparenter Darstellung der Zinslast eingerechnet, im Ergebnis aber nur zwischenfinanziert werden, da diese Kosten regressfähig und vom Schädiger des StadtarchivEinsturzes zu erstatten sind.
- In die Kosten der Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe werden 5 Mio. EUR zu viel eingerechnet. Diese Kosten betreffen die Tunnelvorleistung Gustav-Heinemann-Ufer, die zwar in den Schuldendienst zwecks Darstellung der Zinslast eingerechnet werden, im Ergebnis aber keine originären Stadtbahnkosten und somit aus den Gesamtbaukosten herauszunehmen sind.
- In den Kosten der Nord-Süd Stadtbahn Köln, 3. Baustufe werden irrtümlich 15 Mio. EUR für das Gleiswechselbauwerk Waidmarkt eingerechnet. Höhe und Herkunft der Zahl sind aus Sicht der Verwaltung nicht nachvollziehbar; weiterhin wären die Kosten auch nicht hier, sondern in der 1. Baustufe zu verorten.
- Bei den Kapitalkosten werden 617 Mio. EUR Zinsen aufgeführt. Diese Kosten liegen um 18,31 Mio. EUR zu hoch, da die Zinskosten inkl. Teilinbetriebnahme Nord, Bauzeitverlängerung und Tunnelvorleistung bei derzeit 598,7 Mio. EUR liegen. Diese Berechnung erfolgt immer mit rein prognostischen Werten (6 % Zinsen, 1 % Tilgung); tatsächlich fallen nur Zinsen in Höhe der für die jeweils aufgenommenen Darlehen vereinbarten Zinssätze an, die derzeit teils erheblich unter den Prognosewerten liegen. Die o.g. 598,7 Mio. EUR sind somit eine reine „worst-case“ Betrachtung.
- Die Summe von Bau-/Kapitalkosten ist falsch. Laut Berechnung von „Colonia Elf e.V.“ werden hier 3.234 Mio. EUR angenommen. Hier wurden die falschen Gesamtbaukosten i.H.v. 1.292 Mio. EUR, die Kapitalkosten i.H.v. 617 Mio. EUR, die Kosten für Schaden Stadtarchiv i.H.v. 1.200 Mio. EUR und die Untersuchungskosten Einsturzstelle i.H.v. 125 Mio. EUR addiert. Diese Aufaddition ist irreführend, da hier die Kostensystematiken „Gesamtbaukosten“ und „Eigenanteil Stadt Köln“ vermischt werden.

#### Zu 2.)

Soweit die *unglücksbedingten Erhöhungen der reinen Bau- und Sanierungskosten* der Nord-Süd Stadtbahn Köln betroffen sind, hat die Stadt Köln bislang keine solchen Maßnahmen ergriffen. Insbesondere wurden hierfür keine Rückstellungen gebildet, so dass diese Kostenerhöhungen bisher den städtischen Haushalt noch nicht aufwandsmäßig belastet haben. Eine Rückstellungsbildung ist erst möglich und geboten, falls die Erkenntnis eintritt, dass diese Kostensteigerungen mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von der Stadt Köln zu tragen sind.

Aufgrund der vorliegenden eindeutigen Indizien im Rahmen der laufenden Beweissicherung besteht jedoch auf Seiten der Verwaltung und der städtischen Gutachter die feste Auffassung, dass sämtliche dieser Kosten in einer späteren gerichtlichen Auseinandersetzung beim Schädiger geltend gemacht werden können.

Gemäß § 88 GO NRW i. v. M. § 36 Abs. 4 Satz 2 GemHVO NRW muss für die Bildung einer Rückstellung wahrscheinlich sein, dass eine Verbindlichkeit zukünftig entsteht und dass die zukünftige Inanspruchnahme voraussichtlich erfolgen wird. Daher ist nach derzeitigem Kenntnisstand, der die bisherigen Ergebnisse des Beweissicherungsverfahrens und deren Bewertung durch die Gutachter einschließt, die Bildung einer Rückstellung für diese Kostenerhöhungen weder rechtlich möglich noch

tatsächlich geboten.

Sollte es jedoch aufgrund künftiger Erkenntnisse zu dem äußerst unwahrscheinlichen, aber nicht völlig auszuschließenden negativen Extremszenario kommen, dass

- a) sich im Wege der Beweissicherung keine oder nur eine geringe (Teil-) Schuld eines Dritten für die Havarie des Gleiswechselbauwerks ergäbe,
- b) die KVB AG somit keine Leistungen, Erstattungen oder Schadenersatzzahlungen Dritter erhalten würde und
- c) sich keine eigene Verantwortlichkeit der KVB AG nach den Bestimmungen des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages ergäbe,

so müsste die Stadt Köln auf der Grundlage verschiedener Ratsbeschlüsse der KVB AG in ergänzender Auslegung des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages die entstehenden Aufwendungen aus einem vollständigen oder teilweisen Forderungsausfall der Schadenersatzleistungen des Schädigers ausgleichen. Dies würde dann unmittelbar zu einem entsprechenden Aufwand im Haushalt der Stadt Köln führen – entweder durch sofortige Zahlung an die KVB AG oder durch Bildung einer Rückstellung für spätere Zahlungen.

Es sei nochmals betont, dass seitens der Verwaltung derzeit keinerlei Veranlassung gesehen wird, den o. g. hypothetischen Fall ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Eine Änderung dieser Einschätzung könnte sich frühestens im Rahmen des gerichtlichen Verfahrens in einigen Jahren ergeben. Auch erst dann müsste bzw. dürfte gemäß der geltenden haushaltsrechtlichen Vorschriften eine Zuführung zu einer Rückstellung für die Kostensteigerungen bei den Baukosten erfolgen.

Für andere *unglücksbedingte Kosten* (z. B. Kulanzleistungen für geschädigte Anwohner, Restaurierung von Archivalien etc.) sind im städtischen Haushalt bei verschiedenen Dienststellen bereits Aufwendungen entstanden, entweder durch sofortigen Mittelabfluss oder durch entsprechende Rückstellungsbildungen. Für den Fall, dass auch diese Kostenarten (teilweise) von dem potenziellen Schädiger erstattet werden, wäre dies für den städtischen Haushalt als Ertrag zu werten.

### Zu 3.)

Ja.

Das GVFG-Bundesprogramm soll im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen gemäß dem Beschluss der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24.09.2015 über 2019 hinaus fortgeführt werden.

Gleichwohl steht die Bewilligung von Fördermitteln bis zur Verabschiedung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage gemäß den Nebenbestimmungen des Förderbescheides weiterhin unter dem allgemeinen Vorbehalt der Verfügbarkeit von Bundesfinanzhilfen und endet zum 31.12.2019.

Die Gespräche, die von der Stadt Köln hinsichtlich möglicher Verlängerungsoptionen bzw. Anschlussförderungen mit Land und Bund geführt wurden, sind daher ergebnislos verlaufen, da Land und Bund mangels rechtlicher Grundlage schlichtweg keine über Ende 2019 hinausgehenden rechtsverbindlichen Förderzusagen treffen können.

### Zu 4.)

Über die Kostenentwicklung des Projektes der Nord-Süd Stadtbahn hat die Verwaltung die Kölner Bürgerinnen und Bürger in jedem Verfahrensschritt transparent und umfänglich informiert.

So bestand beispielsweise jederzeit die Möglichkeit, sich die Berichtswesen-Mitteilungen, die seit dem Jahr 2006 an die zuständigen Ratsgremien erfolgt sind und die jeweils die aktualisierten Gesamtprojektkosten der 1. und 2. Baustufe sowie städtischen Eigenanteile enthalten haben, entweder digital über das Ratsinformationsportal herunterzuladen oder an den jeweiligen Ausschusssitzungen, in denen die Mitteilungen behandelt wurde, teilzunehmen.

Seit 2006 hat die Stadtverwaltung nachfolgend aufgeführte Kostenmitteilungen erstellt:

- 1. Baustufe
  - 1. und 2. Quartal 2006 (Session-Nr.: 2998/2006)
  - 3. und 4. Quartal 2006 sowie 1. bis 3. Quartal 2007 (Session-Nr.: 4939/2007)
  - 4. Quartal 2007 sowie 1. bis 3. Quartal 2008 (Session-Nr.: 4478/2008)
  - 4. Quartal 2008 (Session-Nr.: 0781/2009)
  - 1. und 2. Quartal 2009 (Session-Nr.: 5072/2009)
  - 3. und 4. Quartal 2009 (Session-Nr.: 2228/2010)
  - 1. und 2. Quartal 2010 (Session-Nr.: 0075/2011)
  - 3. und 4. Quartal 2010 sowie 1. bis 3. Quartal 2011 (Session-Nr.: 1043/2012)
  - 4. Quartal 2011 und 1. Quartal 2012 (Session-Nr.: 3974/2012)
  - 2. bis 4. Quartal 2012 (Session-Nr.: 0498/2013)
  - 1. und 2. Quartal 2013 (Session-Nr.: 0116/2014)
  - 3. und 4. Quartal 2013 (Session-Nr.: 2285/2014)
  - 1. und 2. Quartal 2014 (Session-Nr.: 3282/2014)
  - 3. und 4. Quartal 2014 (Session-Nr.: 1377/2015)
  - 1. und 2. Quartal 2015 (Session-Nr.: 3335/2015)
  - 3. und 4. Quartal 2015 (Session-Nr.: 2677/2016)
  
- 2. Baustufe
  - 1. Quartal 2007 (Session-Nr.: 1220/2007)
  - 3. und 4. Quartal 2006 sowie 1. bis 3. Quartal 2007 (Session-Nr.: 4956/2007)
  - 4. Quartal 2007 sowie 1. bis 3. Quartal 2008 (Session-Nr.: 4486/2008)
  - 4. Quartal 2008 (Session-Nr.: 0783/2009)
  - 1. und 2. Quartal 2009 (Session-Nr.: 5074/2009)
  - 3. und 4. Quartal 2009 (Session-Nr.: 2230/2010)
  - 1. und 2. Quartal 2010 (Session-Nr.: 0077/2011)
  - 3. und 4. Quartal 2010 sowie 1. bis 3. Quartal 2011 (Session-Nr.: 1044/2012)
  - 4. Quartal 2011 und 1. Quartal 2012 (Session-Nr.: 4418/2012)
  - 2. bis 4. Quartal 2012 (Session-Nr.: 0500/2013)
  - 1. und 2. Quartal 2013 (Session-Nr.: 0117/2014)
  - 3. und 4. Quartal 2013 (Session-Nr.: 2286/2014)
  - 1. und 2. Quartal 2014 (Session-Nr.: 3283/2014)
  - 3. und 4. Quartal 2014 (Session-Nr.: 1378/2015)
  - 1. und 2. Quartal 2015 (Session-Nr.: 3336/2015)
  - 3. und 4. Quartal 2015 (Session-Nr.: 2678/2016)

Ergänzt wurde dieses umfangreiche Berichtswesen durch geeignete Formen der Bürgerbeteiligung und -information (z.B. eigener Internetauftritt, Newsletter, Publikationen, Anliegermanagement, Infobüro/-center, intensive Pressearbeit etc.), die allen Kölnerinnen und Kölnern jederzeit offen standen.

Etwaige Verbesserungspotentiale bei der 1. und 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln wurden kontinuierlich erfasst und haben bspw. zu einer Optimierung und Anpassung des Berichtswesens der 1. und 2. Baustufe geführt. Weiterhin wurden die Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen der 3. Baustufe noch weiter verbessert, so dass die seitens der Verwaltung durchgeführte Bürgerbeteiligung bei allen Beteiligten auf hohe Akzeptanz und durchweg positive Resonanz gestoßen ist.

Es lässt sich im Ergebnis festhalten, dass die Verwaltung ihrer Informationspflicht beim Projekt der Nord-Süd Stadtbahn Köln jederzeit bestmöglich nachgekommen ist.

#### Anlage

Pressemitteilung von „Colonia Elf e.V.“ vom 26.08.2016