

Zweite Anfrage bei der Stadt Köln zu den Kosten der Nord-Süd-Bahn vom 19. Mai 2016:

Von

Andreas Wulf
Am Heidekaul 11
50968 Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrter Herr Höing, (Baudezernent der Stadt Köln)

sehr geehrter Herr Neweling, (Amtsleiter des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbauamt)

sehr geehrte Frau Muéll, (Projektleiterin für die 3. Ausbaustufe der Nord-Süd-Bahn),

leider wurde bis heute die u.a. Anfrage vom 06.02.2016 noch nicht beantwortet.

Auf eine zeitgleich gestellte Anfrage an die Nahverkehr Rheinland GmbH (eine Institution, die die Gelder für den Bau der Nord-Süd-Bahn organisiert) hatte diese bereits unter dem 25.02.2016 mitgeteilt, dass die Stadt Köln für Auskünfte zuständig sei. Es wird daher nochmals um Beantwortung der Fragen gebeten.

In der Veranstaltung am 18.05.2016 in der Lutherkirche hat es zu den Kosten der Nord-Süd-Stadtbahn erneut Missverständnisse gegeben. Die von uns verwendeten Zahlen basieren eben nur auf den öffentlich zugänglichen Quellen:

<https://www.nvr.de/projekte/nord-sued-stadtbahn-koeln/>
https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=55164
https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?__kvonr=55165

Aus Vorsichtsgründen haben wir die ggf. schadenersatzfähigen Kosten (wegen des Zusammenbruchs des historischen Archivs am Waidmarkt) bis zur endgültigen Realisierung von Rückzahlungen (eine bzw. keine Mitschuld der Stadt Köln oder der KVB) eingerechnet.

Die erhaltenen Zuschüsse in Höhe von 731 Mio. Euro wurden mit der maximalen Zuschusshöhe für alle drei Baustufen (737 Mio. Euro gem. NVR) verglichen, so dass es eigentlich nur noch einen marginalen Restzuschuss für den Bau der 3. Ausbaustufe geben kann. (737 Mio. – 731 Mio. = 6 Mio Euro)

Der von der Stadt Köln selbst zu tragende Eigenanteil von ursprünglich 10% von 550 Mio Euro, die die Nord-Süd-Bahn ursprünglich kosten sollte, (10 % von 550 Mio Euro = 55 Mio Euro für die Stadt Köln) hat sich durch steigende Kosten und die begrenzten Zuschüsse bereits heute auf 462 Mio Euro erhöht. (Geschätzte Kosten Nord-Süd-Bahn: 1,2 Milliarden minus 737 Mio. Förderhöchstmenge = 462 Mio. Euro Eigenanteil der Stadt Köln)

Mit den Kosten für die 3. Baustufe (84,3 Mio) und den Restkosten für die 1. Baustufe (Gleiswechelswerk Waidmarkt, 44 Mio) wird der Eigenanteil auf etwa 590 Mio Euro steigen, was mehr als das 10-fache der ursprünglich veranschlagten Kosten ausmachen würde.

Zusätzlich besteht das Risiko, dass die Stadt Köln die Schadenersatzforderungen für den Archiveinsturz (1.325 Mio Euro) nicht oder nicht vollständig durchsetzen kann. Hier eine grobe Aufstellung:

Direkte Kosten 1. bis 3. Baustufe

<u>Kosten 1. Baustufe</u>	1.120 Mio Euro
davon Zuschuss NVR/BMVI (90%) 1. Baustufe	-657 Mio Euro
Zuschuss NVR/BMVI (Projekt-NK pauschal) 1. Baustufe	-26 Mio Euro
davon Bauzeitverlängerung und Nachtragsleistungen (ggf. schadenersatzfähig)	29 Mio Euro
davon Teilinbetriebnahme Nord (ggf. schadenersatzfähig)	4 Mio Euro

<u>Kosten 2. Baustufe</u>	73 Mio Euro
Zuschuss NVR/BMVI (90%) 2. Baustufe	-48 Mio Euro

<u>Künftige Kosten</u>	
3. Baustufe (vom Stadtrat bewilligt)	84 Mio Euro
Gleiswechselwerk Waidmarkt (Rest Baustufe 1)	15 Mio Euro

Direkte Gesamtkosten **1.325 Mio Euro**
enthaltene Zuschüsse **-731 Mio Euro**

Mittelbare Zusatzkosten

Schaden Historisches Archiv (ggf. schadenersatzfähig)	1.200 Mio Euro
Untersuchungskosten Einsturzstelle (ggf. schadenersatzfähig)	125 Mio Euro

Direkte und mittelbare Zusatzkosten gesamt **2.650 Mio Euro**

Viele Grüße
 Andreas Wulf

-----Original Message-----

From: AG-Heidekaul [mailto:ag-heidekaul@gmx.de]

Sent: Samstag, 6. Februar 2016 11:30

To: bruecken-stadtbahnbau@stadt-koeln.de; franz-josef.hoeing@stadt-koeln.de; birgit.muell@stadt-koeln.de

Cc: redaktion@ag-heidekaul.de

Subject: Anfrage zu den Kosten der Nord-Süd-Stadtbahn Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,
 sehr geehrter Herr Höing,
 sehr geehrter Herr Neweling,
 sehr geehrte Frau Muéll,

anbei eine Informationsanfrage zu den Kosten der Nord-Süd-Stadtbahn.
Über eine baldige Antwort würden wir uns freuen.

Viele Grüße
Andreas Wulf

-----Original Message-----

From: gerd.neweling@stadt-koeln.de [mailto:gerd.neweling@stadt-koeln.de]

Sent: Freitag, 29. Juli 2016 14:54

To: ag-heidekaul@gmx.de

Cc: redaktion@ag-heidekaul.de

Subject: Anfrage zu den Kosten der Nord-Süd Stadtbahn Köln

Sehr geehrter Herr Wulf,

zunächst einmal möchte ich mich in aller Form für die unangemessen lange Bearbeitungsdauer einer Beantwortung Ihrer Anfragen vom 06.02.2016 und 19.05.2016 entschuldigen. Gestatten Sie mir dazu wenigstens den Versuch einer Begründung... (siehe unten!) Im Folgenden meine Antworten:

1. Wie hoch sind die erwarteten Kosten für das Gesamtprojekt Nord-Süd-Stadtbahn (1. bis 3. Baustufe, einschließlich der Gleiswendeanlage in Rodenkirchen)?

Originäre Kosten 1. BS	In Mio. EUR
Bau-/Planung	1.086,95
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-657,04
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. C"*	-19,23
davon Zuschuss (Pauschale für Planung)	-26,00
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	384,68

Originäre Kosten 2. BS	In Mio. EUR
Bau-/Planung	67,66
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-47,62
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	20,04

Originäre Kosten 3. BS	In Mio. EUR
Bau-/Planung ÖPNV Anteil	63,74
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-43,85
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. C"*	-0,90
Bau-/Planung IV* Anteil / StEB / RheinEnergie	20,54
davon Zuschuss (gemäß FöRi-Sta*) (beantragt)	-12,32
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	27,21

Originäre Gesamtkosten 1.-3. BS	In Mio. EUR
---------------------------------	-------------

Gesamtbau-/planungskosten	1.238,89
davon Zuschüsse	-806,97
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	431,93

* Hinweise:

„Kat. A“ = ohne Vorbehalt bewilligt, „Kat. C“ = mit Vorbehalt bewilligt

IV = Individualverkehr

FöRi-Sta = Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens

Die Kosten im Zusammenhang mit dem Schadensfall Waidmarkt werden derzeit bei der Stadt Köln bzw. der KVB AG lediglich zwischenfinanziert. Eine abschließende Klärung der Kostentragung erfolgt nach Abschluss der gerichtlichen Aufarbeitung.

Die Gleiswendeanlage Rodenkirchen ist eine Investition, die zwar zeitlich mit der Teil-inbetriebnahme Süd realisiert wurde, sie ist ihr inhaltlich jedoch nicht zuzurechnen. Die Wendeanlage führt nachhaltig zu einer wesentlichen Verbesserung der verkehrlichen Abläufe. Da diese auch nach vollständiger Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn genutzt werden kann und soll, sind die Kosten nicht der Teilinbetriebnahme Süd zuzurechnen.

2. Wie hoch sind die erwarteten Kosten für die sechsstöckige Parkpalette an der Bonner Straße?

Derzeit wird der Baubeschluss für die Parkpalette an der Bonner Str. / Verteilerkreisel verwaltungsintern abgestimmt.

Hier werden dann auch die Kosten gemäß Kostenschätzung DIN 276 benannt. Die Vorlage wird voraussichtlich im 4. Quartal 2016 in die städtischen Gremien eingebracht.

3. Wie hoch sind die jeweiligen Fördergelder und an welche – auch zeitlichen – Bedingungen sind diese geknüpft?

Die Förderung für die Stadtbahnmaßnahmen der 1.-3. Baustufe beträgt insgesamt 794,6 Mio. EUR. Davon ist ein Betrag in Höhe von 20,13 Mio. EUR bewilligt, jedoch unter den Vorbehalt gestellt, dass diese Kosten noch mit entsprechenden begründenden Unterlagen beim Zuwendungsgeber nachgewiesen werden müssen.

Die Förderung für die Straßenbaumaßnahmen der 3. Baustufe beträgt 12,32 Mio. EUR. Diese Förderung wurde beantragt, aber noch nicht bewilligt.

Die Förderung der Nord-Süd Stadtbahn erfolgt nach dem Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes. Gemäß § 2 Abs. Ziff. 2 a)

GVFG kann eine Förderung beim „Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart [nur erfolgen,] soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden.“ Ein wie immer gearteter Bahnkörper im Straßenraum, der diese Voraussetzung nicht erfüllt, wäre nicht förderfähig.

Hinsichtlich der zeitlichen Komponente möchte ich darauf hinweisen, dass der Bewilligungsbescheid (= Verwaltungsakt) zwei besondere Nebenbestimmungen enthält:

Zum einen erfolgt die „Bewilligung der Zuwendungen aus Zuweisungen nach GVFG/ EntflechtG und aus Regionalisierungsmitteln [...] unter der auflösenden Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.“ Die Bewilligung steht weiter „unter dem allgemeinen Vorbehalt der Verfügbarkeit der Bundesfinanzhilfen. Diese sind zudem zeitlich begrenzt bis längstens Ende 2019.“ Im Ergebnis handelt es sich dabei um eine auflösende Bedingung, die bei Eintritt zur Unwirksamkeit des Verwaltungsaktes führt.

Gemäß Nebenbestimmungen ist die Maßnahme zum anderen „vom 05.09.2002 bis zum 31.12.2019“ durchzuführen. Der Zuwendungsgeber hat der Stadt somit eine eindeutige Auflage erteilt, die bei Nicht-Erfüllung zu einem Widerruf des Verwaltungsaktes durch den Zuwendungsgeber führen kann.

4. Welche Kosten und Fördergelder wurden bereits gezahlt?

An Zuwendungen für die Stadtbahnmaßnahmen wurden beim Zuwendungsgeber bisher 699,4 Mio. EUR abgerufen. Damit verbleiben für die 1.-3. Baustufe noch 95,2 Mio. EUR an abrufbaren Zuwendungen.

Die Ist-Gesamtkosten für die 1.-3. Baustufe betragen zum 31.12.2015 insgesamt 947,7 Mio. EUR.

5. Wie hoch sind die Betriebskosten für den Teilbetrieb der Baustufen 1 (Linie 5) und 2 (Linie 17) bis voraussichtlich Ende 2023?

Die Betriebskosten der Teilbetriebnahme Süd betragen 8,74 Mio. EUR pro Jahr. Sie setzen sich zusammen aus dem zusätzlichen Betriebsaufwand in Höhe von rd. 7,94 Mio. EUR pro Jahr (2,2 Mio. EUR für den Fahrbetrieb, 0,23 Mio. EUR für den Fahrgastservice, 5,93 Mio. EUR für den Betrieb der Infrastruktur abzüglich 0,42 Mio. EUR zusätzliche Erlöse) sowie Abschreibungen auf die nur für die Teilbetriebnahme nutzbaren Anlagen in Höhe von 0,8 Mio. EUR pro Jahr. Gegenüber dem Verzicht auf eine Teilbetriebnahme bedeutet dies einen Mehraufwand von rd. 7,05 Mio. EUR pro Jahr.

Für die Teilbetriebnahme Nord entstehen keine zusätzlichen jährlichen Betriebskosten, da die damals bereits existierende Linie 5 durch Verschwenkung der

Linie ab der Haltestelle Dom/Hbf nach Süden bis Heumarkt (statt wie zuvor zum Reichenspergerplatz) kostenneutral geführt wurde.

6. Wie hoch wären die Betriebskosten für die Teile der Baustufen 1 und 2 ohne U-Bahn-Betrieb bis voraussichtlich Ende 2023?

Die Kosten für die „Vorhaltung und Sicherung“ der Anlagen (z.B. Reinigung, Bewachung, Instandhaltung und Abschreibung aus investiver Bauwerksicherung) hätten – sofern die Teilbetriebnahme Süd nicht erfolgt wäre – rd. 1,69 Mio. EUR p.a. (rd. 1,58 Mio. EUR für Instandhaltung und Bewachung sowie rund 0,11 Mio. EUR Abschreibungen aus investiver Bauwerksicherung) betragen. Diesen Kosten würde kein Nutzen gegenüber stehen, da die Anlagen nach ihrer planmäßigen Fertigstellung nicht für die Fahrgastbeförderung hätten genutzt werden können. Weiterhin werden auch Erlöse (ca. 0,42 Mio. EUR p.a.) durch zusätzliche Fahrgäste erzielt.

Hinsichtlich der Betriebskosten, die bei einer nicht erfolgten Teilbetriebnahme Nord angefallen wären, können keine Angaben gemacht werden. Da die Maßnahme unstrittig war, wurde eine solche Berechnung seinerzeit nicht in detailliertem Maße erstellt.

7. Im Rahmen der Nord-Süd-Stadtbahn wurden und werden zz. Gutachten und Machbarkeitsstudien erstellt, einschließlich Verträglichkeits-, Lärm- und Verkehrsgutachten. Welche Gutachten sind dies im Einzelnen, wer waren die Gutachter, wie hoch sind die Kosten und sind diese Kosten Teil der o.a. Gesamtkosten des Projekts?

Es wurden für die 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn bisher nachfolgende Gutachten und Machbarkeitsstudien mit einem Gesamtwert in Höhe von rund 414.750 EUR vergeben:

- Archäologische Suchgrabungen
 - Fundort GmbH, Köln
- Baubegleitende Baugrunduntersuchung
 - Bodenmechanisches Labor Gumm, Laufersweiler
- Baumgutachten (zwei Einzelgutachten)
 - Dengler ö.b.v. Sachverständiger, Lauf a. d. Pegnitz
 - Menke, Forstbetrieb für Baumpflege, Köln
- Beweissicherung
 - Prinz Engineering GmbH, Koblenz

- Lärm und Erschütterung
 - I.B.U. Ingenieurbüro für Schwingungs-, Schall- und Schienenverkehrstechnik GmbH, Essen
- Lichtsignalanlagensteuerung
 - Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH, Köln
- Querschnittsmessung Schwerlastverkehr
 - Miovision Technologies GmbH, Köln
- Ruhender Verkehr
 - Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH, Düsseldorf
- Städtebauliche Gestaltung
 - StadtBahnGestaltung, Zürich
- Umleitungsverkehre
 - Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH, Köln
- Umweltverträglichkeitsprüfung + Landschaftspflegerische Begleitplanung
 - Pöyry Deutschland GmbH, Köln
- Verkehr
 - Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft GmbH, Köln
- Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmen (24. BImSchV)
 - CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH
- Verkehrszählung Verteilerkreis
 - VE-Kass Ingenieurgesellschaft mbH

Die Kosten für die Gutachten sind Bestandteil der Gesamtkosten des Projekts.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
Gerd Neweling

Stadt Köln - Die Oberbürgermeisterin
Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Telefon : 0221/221-25791
Telefax: 0221/221-22741

Der Kommentar von Andreas Wulf:

Hallo Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

vor einer detaillierten Prüfung möchte ich die u.a. Information weitergeben, weil wir lange genug auf die Antworten gewartet haben.

Nach einer ersten Durchsicht sind mir folgende Punkte aufgefallen:

Die Kosten der - m.E. unnötigen - Gleiswendeanlage in Rodenkirchen sind nicht anhalten.

Zur **1. Baustufe** sind die Kosten für die Erstellung der Gleiswechselanlage 28 m unter dem Waidmarkt (mindestens 15 Millionen Euro) nicht enthalten. Des Weiteren sind nicht enthalten: Die Leistungen, die dem Unglück Waidmarkt zugerechnet und im Rahmen des Schadenersatzes geltend gemacht werden sollen (Bauzeitverlängerungen und Nachtragsleistungen in Höhe von 29.300.000 EUR sowie die Teilinbetriebnahme Nord in Höhe von 4.000.000 EUR über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert bzw. vorfinanziert). Diese Leistungen erhöhen – zumindest teilweise – vorübergehend entsprechend die städtischen Gesamtkosten und sollten der Vollständigkeit halber berücksichtigt werden. Demnach ergeben sich unter Hinzunahme der zusätzlichen Leistungen nach § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages Gesamtkosten in Höhe von **1.120.251.400 EUR (statt 1.086.951.400 EUR)**.

Zur **2. Baustufe** fielen die Kosten der Vorleistung für einen späteren Straßentunnel am Gustav-Heinemann-Ufer in Höhe von 5.000.000 EUR an, die über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden. Diese Kosten sind in der u.a. Aufstellung nicht enthalten.

Zur **3. Baustufe** wird immer über Kosten in Höhe von 84,3 Millionen Euro berichtet, die mit 90 % bezuschusst werden. Tatsächlich sind es aber nur 56,17 Millionen Euro Zuschüsse, also 66,6 %.

Die Kosten für die sechsstöckige **Park & Ride-Anlage** sind nicht enthalten.

Ob im Zuwendungsbescheid eine auflösende Bedingung, die bei Eintritt zur Unwirksamkeit des Verwaltungsaktes führt, tatsächlich enthalten ist, müsste ggf. von rechtlicher Seite geprüft werden.

Die Kosten der Teilinbetriebnahme der Linie 17 **pro Jahr** sind erstaunlich hoch. Auch der Betrieb auf der 3. Baustufe würde eine Teilinbetriebnahme darstellen, solange am Waidmarkt die Gesamtlinie noch unterbrochen ist. Die Fahrgastzahlen werden daher nicht die erwartete Höhe erreichen, zumal die Buslinie 132 bis zum Hauptbahnhof Köln weiter betrieben werden soll, um ein zweimaliges Umsteigen (Bus in Bahn und Bahn in Bus) zu vermeiden.

Folgende Auskunft ist nicht nachvollziehbar:

"Für die Teilinbetriebnahme Nord entstehen keine zusätzlichen jährlichen Betriebskosten, da die damals bereits existierende Linie 5 durch Verschwenkung der Linie ab der Haltestelle Dom/Hbf nach Süden bis Heumarkt (statt wie zuvor zum Reichenspergerplatz) kostenneutral geführt wurde."

Nach [Mitteilung](#) der Stadt Köln (siehe auch oben den Hinweis zur 1. Baustufe) werden für die Teilinbetriebnahme "Nord" (Linie 5) 4.000.000 EUR als Schadenersatz kalkuliert.

Eine Frage bleibt natürlich offen, und zwar hinsichtlich folgender [Information](#) des Fördermittelbewilligers, der Nahverkehr Rheinland GmbH:

"Inzwischen sind für den Bau aller drei Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn Fördermittel von rund 737 Mio. € bei einem Fördersatz von 90 % bewilligt." Diese Information deckt sich nicht so recht mit den Zahlen der Stadt Köln.

Fazit: Auch wenn hinsichtlich der Kosten und Zuschüsse noch ein wenig Klärungsbedarf bleibt: Statt der 55 Millionen EUR (10 % der ursprünglichen Gesamtkosten von 550 Millionen EUR) hat sich der Eigenanteil der Stadt Köln bereits verachtfacht.

Viele Grüße
Andreas Wulf

Vorsitzender [Arbeitsgruppe Wohnungsfürsorge Heidekaul](#)
Ständige Fachgruppe in der [Standortkameradschaft Köln](#)
Deutscher Bundeswehrverband e.V.

Für die Anwohner-Initiative [Colonia ELF](#)

~~~~~  
Heidekaul 11  
50968 Köln  
Tel.: 0221-2807753  
Fax: 03222-1155964  
E-Mail: [ag-heidekaul@gmx.de](mailto:ag-heidekaul@gmx.de)  
[www.ag-heidekaul.de](http://www.ag-heidekaul.de)

## **Entschuldigung Neweling:**

„Zum einen handelt es sich um Fragestellungen, die vom Umfang und Inhalt her nicht schnell „nebenbei“ und auf einer Viertelseite beantwortet werden können. Zu Recht erwarten Sie belastbare und nachvollziehbare Angaben.

Zum anderen dürfte auch Ihnen die äußerst hohe Belastung meiner Mitarbeiterin Frau Muell bekannt sein. Sie übernahm im Jahre 2011 eine eigens gegründete Projektgruppe,

verantwortlich für Planung, Steuerung und Überwachung des gesamten Projekts, zwei Sachbearbeiterinnen standen ihr zur Seite. Diese zwei Kolleginnen verließen (u.a. wegen Mutterschutz) im Januar und August 2015 die Projektgruppe, es konnte über einen längeren Zeitraum trotz diverser Stellenausschreibungen kein adäquater Ersatz gefunden werden. Erst zum 01.02.2016 konnte eine Stelle neu besetzt werden, die neue Kollegin musste eingearbeitet werden, für die zweite Stelle läuft zur Zeit wieder ein Ausschreibungsverfahren. Im Bereich des Ingenieurwesens herrschen derzeit extreme Personalgewinnungsschwierigkeiten.

Dies alles führt bis heute dazu, dass seitens der Projektleitung zahlreiche Aufgaben nicht termingerecht bei gleichzeitig erforderlicher Qualität erfüllt werden können. Hinzu kommt im vorliegenden Fall, dass wir auf Zulieferung anderer Stellen angewiesen waren. Schließlich waren die letzten Wochen und Monate geprägt durch Aktivitäten der Initiativen sowie zwei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss, was die Projektgruppe zusätzlich belastet hat, auch wenn das nicht immer von außen sichtbar ist.

Ich hoffe, ich konnte damit ein wenig Verständnis bei ihnen erwecken. Keinesfalls wollten wir uns einer Antwort verweigern.

Umso mehr freue ich mich, Ihnen beigelegt eine hoffentlich erschöpfende Beantwortung Ihrer Fragen zu überreichen. Herr Gleisberg vom WDR erhält sie gleichzeitig, weil er mit ähnlicher Fragestellung an die Stadt herantreten war.

Der Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen, die aufgrund Ihres Antrags gem. Informationsfreiheitsgesetz NRW mich mit Datum vom 26.07.2016, Eingang gestern, angeschrieben hat, werde ich wunschgemäß separat antworten, die o.g. Gründe darlegen und mitteilen, wie weiter verfahren wird.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung, in dem Falle soll dies auch in angemessener Frist erfolgen.“