

Nord-Süd Stadtbahn Köln, Überprüfung des Finanzierungsrisikos bei Umsetzung der Variante „Unterirdische Führung der Stadtbahn zur Querung des Gustav-Heinemann-Ufers“ in der 2. Baustufe

Gemeinsame Erklärung der Stadt Köln und der KVB

Ausgangslage:

Die Möglichkeit der unterirdischen Führung der Stadtbahn zur Querung des Gustav-Heinemann-Ufers ist vor dem Hintergrund der Verzögerung der Fertigstellung der 1. Baustufe durch das Unglück am Waidmarkt noch einmal zu bewerten und in seinen Risiken zu beurteilen.

Das Vorhaben der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis 3. Baustufe) wurde im Jahre 2000 im Rahmen einer Standardisierten Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,44 bewertet. Eine Förderung der Maßnahme ist nur gerechtfertigt, wenn ein volkswirtschaftlicher Nutzen besteht. Dies wird mit einem Nutzen-Kosten-Faktor größer 1,0 nachgewiesen.

Der Nutzen-Kosten-Faktor wurde zwischenzeitlich in den Jahren 2007 und 2009 aufgrund der Kostenentwicklung (z. B. Mehrkosten aus den Submissionsergebnissen der Rohbaugewerke, den Nachtragsleistungen der Arbeitsgemeinschaften und den Mehrkosten aus den Submissionsergebnissen der Ausbaugewerke) fortgeschrieben und liegt derzeit bei 1,01. In der ursprünglichen Standardisierten Bewertung wird von einem Baubeginn im Jahre 2002 und einem Fertigstellungstermin der Gesamtmaßnahme im Jahre 2009 ausgegangen.

Im Hinblick auf den bei einer Entscheidung für die unterirdische Führung der Stadtbahn erforderlichen Rückbau von Gewerken der 2. Baustufe ist eine schnellstmögliche Entscheidung der Ratsgremien erforderlich. Sofern ein Planungswechsel zu einer unterirdischen Führung beschlossen würde, entstehen monatlich ca. 1 Mio. € zusätzliche Kosten als verlorene Investitionen für die derzeit in Bau befindliche oberirdische Führung.. Bis Ende Dezember 2009 sind bereits Rückbaukosten in Höhe von 7,0 Mio. € entstanden.

In einer Besprechung zwischen der Stadt Köln, der KVB und den Zuschussgebern am 8. Januar 2010 wurden nach eingehender Diskussion Fragen zum Finanzierungs-

Anlage 4

risiko für die Gesamtmaßnahme bei einer Planungsänderung der 2. Baustufe formuliert, die für eine abschließende Stellungnahme der Stadtverwaltung für den Rat der Stadt Köln wichtig sind. In zwei weiteren Terminen am 15. und 18. Januar 2010 wurden die folgenden Antworten zusammengetragen.

Weitere Grundlage der Beratungen ist das Gesprächsergebnis vom 22. Dezember 2009 im Verkehrsministerium des Landes NRW, wonach eine zusätzliche Förderung bei einer Tieflage aufgrund des festgelegten Kostendeckels nicht zugesagt wurde.

Auf Basis der Erörterung mit den Zuschussgebern haben Stadt Köln und KVB dieses Papier zur Bewertung der mit einer Auswahl der Variante „unterirdische Führung der Stadtbahn zur Querung des Gustav-Heinemann-Ufers“ verbundenen Risiken erarbeitet.

Fragen:

- 1. Welche Auswirkungen hat die zeitliche Verschiebung der Fertigstellung der 1. Baustufe durch das Unglück Waidmarkt bzw. die daraus resultierenden Mehrkosten auf die Standardisierte Bewertung?**

Die KVB hat zur Klärung dieser Fragestellung den Zweckverband Nahverkehr Rheinland angeschrieben.

Die Zuschussgeber gehen davon aus, dass die unglücksbedingten Mehrkosten einschließlich der unglücksbedingten Mehrkosten aus der daraus resultierenden Bauzeitverlängerung für die Inbetriebnahme der 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn nicht förderfähig sind und auch nicht in die Standardisierte Bewertung einfließen. Eine endgültige Aussage erfolgt seitens der Zuschussgeber mit dem Antwortschreiben.

2. Sind die aus der unterirdischen Führung der Stadtbahn resultierenden Mehrkosten in die Standardisierte Bewertung einzubeziehen?

Es wurde der Nachweis geführt, dass eine ebenerdige Querung technisch und verkehrlich durchführbar ist. Eine Förderung in Höhe der Ausgaben für die ebenerdige Querung wird von den Zuschussgebern eingeräumt, wenn die Mehrkosten für die Tieflage der Stadtbahn vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden. Gefördert werden könnte höchstens der Kostenanteil, der einer ebenerdigen Querung der Rheinuferstraße gemäß geltendem Planfeststellungsbeschluss entspricht, den für die 1. und 2. Baustufe festgelegten Kostendeckel nicht überschreitet und durch die Standardisierte Bewertung gedeckt ist. Eine Eigenfinanzierung der Tieflage durch die Stadt Köln hat nach Auffassung der Zuschussgeber keine Auswirkungen auf die Standardisierte Bewertung.

3. Welcher Zeitbedarf besteht für die unterirdische Führung der Stadtbahn und welche Auswirkungen entstehen dadurch auf die Standardisierte Bewertung?

Der Inbetriebnahmeterrin der 1. Baustufe ist abhängig von der Sanierung des Bauwerks Waidmarkt. Aufgrund des Schadenfalls „Kölner Stadtarchiv“ ist daher der ursprüngliche Inbetriebnahmeterrin für die 1. und 2. Baustufe nicht einzuhalten.

Gegenwärtig kann aufgrund des Unglücks Waidmarkt von der KVB nicht mit Sicherheit ein Inbetriebnahmezeitpunkt genannt werden.

Nach Einschätzung der Stadt Köln und der KVB wird zwischen dem Abschluss der 1. Baustufe und einer möglichen Fertigstellung eines Stadtbahntunnels unter der Rheinuferstraße von einem Zeitraum von bis zu vier Jahren ausgegangen.

Nach Aussage des Ingenieurbüros Spiekermann sinkt bei einer Bauzeitverlängerung von einem Jahr der Nutzen-Kosten-Faktor um rund 1,5 %.

4. Ist das Subsidiaritätsprinzip anzuwenden, wonach der Zuwendungsempfänger die für die Tieflage zur Verfügung stehenden Mittel bereits für die in der Umsetzung befindliche Maßnahme hätte investieren müssen?

Das Problem besteht nach erster Einschätzung des MBV NRW nicht, wenn der KVB entsprechende originäre Eigenmittel nicht zur Verfügung stehen, und daher die Stadt Köln die Mehrkosten für die unterirdische Führung der Stadtbahn finanziert. Die Mittel, die die Stadt Köln der KVB zur Verfügung stellt, dürfen dabei nicht aus der Aufgabenträgerpauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG stammen.

5. Werden Probleme in einem Planänderungsverfahren für die unterirdische Trassenführung erwartet?

Die möglichen zu erwartenden Schwierigkeiten ergeben sich aus den Belangen des Hochwasserschutzes und der Beteiligung der Deutschen Bahn AG.

Bezüglich des Hochwasserschutzes erfolgt ein Eingriff östlich des Pumpwerkes Schönhauser Straße, das innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes des Rheins liegt. Die Planungsänderung wäre damit in diesem Bereich gemäß § 113 Landeswassergesetz NRW genehmigungsbedürftig.

Auch Änderungen der planfestgestellten Hochwasserschutzanlagen müssten genehmigt werden und könnten sich verzögernd auf das Genehmigungsverfahren auswirken.

Die ebenfalls im Verfahren zu beteiligende Deutsche Bahn AG dürfte nach Einschätzung der Stadt Köln und der KVB aus bautechnischer Sicht keine Einwände haben. Es ist aber bekannt, dass Verfahren mit der Deutschen Bahn AG zeitkritisch sind.

6. Welche Auswirkungen hat die für die unterirdische Führung der Stadtbahn erforderliche Verlegung der Haltestelle Schönhauser Straße auf die Standardisierte Bewertung?

Nach dem derzeitigen Planungsstand wird die Haltestelle Schönhauser Straße um rund 150 m in Richtung Haltestelle Bayenthalgürtel verschoben. Festzustellen bleibt, dass der Umbau der Haltestelle Schönhauser Straße von der KVB ohne Fördermittel finanziert wurde. Aus der räumlichen Verlegung der Haltestelle Schönhauser Straße sind nach Auffassung des beauftragten externen Gutachters keine Änderungen des Nutzen-Kosten-Faktors zu erwarten.

7. Welche Kosten sind verlorene Kosten?

Bei kurzfristiger Entscheidung entstehen verlorene Kosten in Höhe von ca. 7 Mio. € entsprechend der nachfolgenden Auflistung, die ausschließlich Zusatzkosten zu den Herstellungskosten einer möglichen Tieflage der Stadtbahntrasse beinhalten. Die Kosten setzen sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

➤ Entgangene Gemeinkosten der Baufirma	1,2 Mio. €
➤ Verlorene Planungskosten	0,7 Mio. €
➤ Haltestelle Schönhauser Straße	1,3 Mio. €
➤ Abbruchkosten (Schlitzwände, Stützwand Ost, Portal)	2,1 Mio. €
➤ Vergebens erstellte Bauwerke (EÜ Hafenbahn, Stützwände Ost u. West)	1,7 Mio. €

Schadenssumme Preisstand: 31.12.2009 **7,0 Mio. €**

Der zuwendungsfähige Kostenanteil beläuft sich auf rund 5,0 Mio. €. Monatlich entstehen ab Januar 2010 je nach Witterungsbedingungen weitere Kosten in Höhe von ca. 1 Mio. €.

8. Welche zuwendungsrechtlichen Konsequenzen hat der Rückbau von bereits umgesetzten Gewerken der 2. Baustufe?

Die Kosten für die bereits gebauten und bei einer Planungsänderung rückzubauenen Bauteile wären nicht förderfähig. Es wurde daher in der Arbeitsgruppe angedacht, die geplante Tieflage beim Zuschussgeber im Rahmen eines GVFG-Änderungsantrages zu beantragen. Förderfähig wären allerdings nur die Aufwendungen analog der ebenerdigen und planfestgestellten Variante.

Da für die zurück zu bauenden Gewerke bereits Fördermittel abgerufen wurden, würde durch den Rückbau der bereits realisierten Gewerke eine vorzeitige Inanspruchnahme von Zuwendungen entstehen. Die Fördermittel würden zurück gefordert und wären entsprechend zu verzinsen.