Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-3060
FAX +49 (0)30 18-300-1942

buergerinfo@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Herrn
Andreas Wulf
[redacted]

Betreff: Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz [#25042]

Bezug: Ihre E-Mail vom 24.10.2017
Aktenzeichen: K 14 – AS 4361
Datum: Berlin, 29.11.2017

Sehr geehrter Herr Wulf,

für Ihre an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gerichtete Anfrage danken wir Ihnen.

Nach Rücksprache mit dem zuständigen Fachbereich, kann Ihnen wie folgt auf Ihre Fragen geantwortet werden:

Frage 1: Auf welchen Grundlagen beruht der Nutzen-Kosten-Indikator für die Nord-Süd Stadtbahn (1., 2. und 3. Baustufe)?

Antwort:
Die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators erfolgt nach dem bundesweit einheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung. Es werden die Wirkungen des zu bewertenden Vorhabens in einem Mitfall und einem Ohnefall verglichen und gegenübergestellt. Die standardisierte Monetarisierung der Wirkungen ergibt den Nutzen-Kosten-Indikator. Die 1., 2. und 3. Baustufe wurden zusammen bewertet.

Frage 2: Welche Fahrgastzahlen werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?
Frage 3: Welche Reisezeiten werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Antwort:
Die Standardisierte Bewertung der Nord-Süd-Stadtbahn wurde letztmalig im Jahr 2011 durch eine Sensitivitätsbetrachtung zur Standardisierten Bewertung aktualisiert.
Nach den Berechnungen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sind von der Nord-Süd-Stadtbahn 270.000 Verkehrsbeziehungen pro Tag betroffen.

Es werden die Reisezeiten der jeweiligen Verkehre und Verkehrsbeziehungen einzeln berechnet. Als durchschnittliche Reisezeit hat sich für den Öffentlichen Verkehr ein Wert von 35,2 min ergeben.

Frage 4: In welcher Höhe werden Risikozuschläge (zweifelhafte und nicht einbringliche Schadensersatzanforderungen, z. B. wegen des Einsturzes des Historischen Archivs, der Schäden an über 300 Häusern) berücksichtigt?

Antwort:
Es werden keine Risikozuschläge in der Standardisierten Bewertung eingerechnet für Schadensersatzforderungen. Die Kosten, die aufgrund von Bergung, Beweissicherung, Teilinbetriebnahme Wiederherstellung des Bauzustandes vor dem Unglück und aufgrund der wesentlichen zeitlichen Verzögerungen entstehen, werden nicht in der Standardisierten Bewertung berücksichtigt. Sie können auch nicht mit Zuwendungen bedacht werden.
Die Kosten, die letztendlich im Zusammenhang mit dem Einsturz des historischen Archivs stehen, sind hier nicht bekannt.

Die Kosten für die Beseitigung von Schäden, Entschädigung und Schadensersatzforderungen, die während der Tunneldurchfahrt, d. h. durch den Einsatz der Tunnelbohrmaschine an verschiedenen Häusern entlang der Trasse entstanden sind, sind im derzeit bewilligten Kostenänderungsantrag und somit in der letzten Version der Standardisierten Bewertung bereits enthalten.

Frage 5: Wie werden die Verluste für den Teilbetrieb von Strecken (Nordtunnel/Südtunnel) berücksichtigt?

Antwort:
Das Unglück am Waidmarkt mit dem Einsturz des historischen Archivs und den daraus resultierenden Auswirkungen hat keinen Einfluss auf die Standardisierte Bewertung, da dieses nicht dem Vorhaben anzulasten ist.
Zusätzliche Betriebskosten für den Teilbetrieb von Strecken werden in der Standardisierten Bewertung nicht berücksichtigt. Ihre Ursache liegt im Unglücksfall am Waidmarkt.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Frage 6: Wie hoch werden die Kosten für das Gleiswechselwerk, 28 m unter dem Waidmarkt, veranschlagt und welche Kostensteigerung wird es durch die mindestens 15 Jahre spätere Erstellung geben?

Antwort:
Hierzu liegen noch keine aktuellen Zahlen vor.

Frage 7: Welche Kostenanteile der Gesamtkosten gibt es (Gesamtkosten, stadtbahnbedingte Kosten, nicht-stadtbahnbedingte Kosten, Mehrkosten, zusätzliche Mehrkosten, Projektkosten, Projektnebenkosten, Vorbehaltsbeträge, zuschussfähige Kosten, nicht-zuschussfähige Kosten, zuwendungsfähige Kosten, nicht-zuwendungsfähige Kosten, auf die Stadt entfallende Kosten, Kostendeckel und über den Kostendeckel hinausgehende Kosten usw. – dies sind offizielle Kostenbezeichnungen seitens der Stadt Köln und nicht etwa frei von mir erfunden), wie hoch sind sie für alle drei Baustufen und wie werden sie in der Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators berücksichtigt?

Antwort:
Die stadtbahnbedingten Baukosten werden bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators berücksichtigt. Im Rahmen des durch die Vorhabenträgerin, hier Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) zu stellenden Finanzierungsantrages werden die zuwendungsfähigen Kosten durch Prüfung durch das Land festgestellt. Hiervon können bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms als Bundesfinanzhilfen gewährt werden. Das sind derzeit bis zu rund 510,4 Mio. € für alle 3 Baustufen. Die Gesamtkosten für 1., 2. und 3. Baustufe zusammen betragen für das GVFG-Bundesprogramm rund 944,0 Mio. €. Diese Kosten sind Bestandteil der Standardisierten Bewertung.

Die Höhe der Zuwendung errechnet sich unter zu Grundlegung des Fördersatzes (bis zu 60 %) anhand der zuwendungsfähigen Kosten. Die Begriffe „zuschussfähige“ und „zuwendungsfähige“ Kosten sind gleichzusetzen.

Zur Begrenzung der Förderung wurde bei der Maßnahme eine Förderobergrenze festgesetzt, die eine Kostendeckelung in Bezug auf die Förderung vorsieht. Der Kostendeckel der Maßnahme wurde auf zuwendungsfähige Kosten in Höhe von rund 854,0 Mio. € festgelegt. Die darüber hinausgehenden zuwendungsfähigen Kosten können im Rahmen der Förderung nicht für eine Erhöhung der Zuwendung berücksichtigt werden. Die Höhe der Zuwendung ist unter zu Grundlegung des Fördersatzes von 90 % (Summe aus GVFG und ergänzender Landesförderung) der zuwendungsfähigen Kosten auf maximal rund 768,6 Mio. € festgesetzt.

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Frage 8: Welche Auswirkungen hat die Begrenzung der zuschussfähigen Kosten hinsichtlich des Nutzen-Kosten-Indikators? Werden noch die Gesamtkosten oder nur die zuschussfähigen Kosten oder eine andere Zusammenstellung von Kosten in die Berechnung einbezogen?

Antwort:
Die Begrenzung der zuwendungsfähigen Kosten erfolgte durch das Land bzw. durch den Finanzierungsantrag und dessen Prüfung. Hinsichtlich der NKU werden die zum Bau erforderlichen Kosten heran gezogen.

Frage 9: Wie hoch sind die Gesamtkosten (alle Kostenanteile, einschließlich des Umbaus der Bonner Straße und der Herstellung des Gleiswechselwerks unter dem Waidmarkt) für die Stadt Köln kalkuliert?

Antwort:
Hierzu liegen keine aktuellen Kostenangaben vor. Der gemäß geprüftem Finanzierungsantrag auf die Vorhabenträgerin KVB entfallende Anteil für das Vorhaben beträgt rund 178,4 Mio. €.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ihr Bürgerservice

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie