

Nahverkehr Rheinland GmbH • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln

Anke und Andreas Wulf
Heidekaul 11
50968 Köln

Nahverkehr Rheinland GmbH
Glockengasse 37-39
50667 Köln
Tel.: +49 (0) 221 20808-0
Fax: +49 (0) 221 20808-6640
www.nvr.de • info@nvr.de

Unser Zeichen: Fr / Zü

Durchwahl: -6650, -6652
Holger.Fritsch@nvr.de, Christoph.Zuell@nvr.de

21. November 2017

Nord-Süd Stadtbahn Köln

Ihr Antrag auf Informationen nach dem Informationsfreiheitsgesetz zur Gesamtwirtschaftlichkeit der Fördermaßnahme, eingegangen per E-Mail am 23.10.2017

Sehr geehrte Frau Wulf, sehr geehrter Herr Wulf,

mit E-Mail vom 23.10.2017 haben Sie bei der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) einen Antrag auf Informationen nach dem Informationsfreiheitsgesetz gestellt. Ihre Fragestellungen beziehen sich auf die „Nord-Süd Stadtbahn Köln“ und die zugehörige Standardisierte Bewertung bzw. den hier ermittelten Nutzen-Kosten-Indikator. Die Investitionsmaßnahme wird aus Mitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen über den Zweckverband Nahverkehr Rheinland als zuständige Bewilligungsbehörde gefördert.

Nachfolgend beantworten wir gerne Ihre Fragestellungen soweit diese die Bestimmungen und Vorgaben des Fördergebers betreffen und die Antworten aus den der Bewilligung zugrunde gelegten Unterlagen bzw. Nachweisen hervorgehen. Zu Ihren teils weitergehenden Fragestellungen verweisen wir auf die Beantwortung der ebenfalls von Ihnen angeschriebenen Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG.

Zur Standardisierten Bewertung im Allgemeinen bitten wir um Beachtung, dass diese als gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit einer Verkehrswegeinvestition für eine Förderung mit Mitteln des Bundes nach dem GVFG dient. Die Standardisierte Bewertung ist somit eine Entscheidungsgrundlage zur Beurteilung der Förderwürdigkeit einer Maßnahme. Sie dient weder dem Kosten-Monitoring noch als Kontrollinstrument zur Überprüfung der Kostenentwicklung einer Maßnahme. Insoweit wird sie auch nicht fortlaufend aktualisiert.

● ● ● Sie erreichen uns über: Appellhofplatz (Linien 3, 4, 5, 16, 18) | Neumarkt (Linien 1, 7, 9) | Bahnhof Köln Hbf

Zu den Fragen 1, 7 und 8:

- 1.) *Auf welchen Grundlagen beruht der Nutzen-Kosten-Indikator für die Nord-Süd Stadtbahn (1., 2. und 3. Baustufe)?*
- 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?*
- 8.) *Wie werden die Verluste für den Teilbetrieb von Strecken (Nordtunnel/Südtunnel) berücksichtigt?*

Die Standardisierte Bewertung der Nord-Süd Stadtbahn wurde letztmalig im Jahr 2011 durch eine Sensitivitätsbetrachtung zur Standardisierten Bewertung angepasst. Im Ergebnis wurde ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1,05 ermittelt. Hierdurch ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Vorhabens nachgewiesen.

Die letztmalige Anpassung berücksichtigt die veränderten Kosten aus dem 2. genehmigten Kostenänderungsantrag vom 30.08.2011. Dieser beinhaltet die aktualisierten Kosten insbesondere der 3. Baustufe.

Die finanziellen und zeitlichen Konsequenzen des Unglücks am Waidmarkt wurden in der Sensitivitätsbetrachtung zur Standardisierten Bewertung nicht berücksichtigt, da sie dem Vorhaben nicht anzulasten sind.

Für weitere Informationen wird auf die gemeinsame Stellungnahme der Stadt Köln und der KVB verwiesen.

Zu den Fragen 2 und 3:

- 2.) *Welche Fahrgastzahlen werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?*
- 3.) *Welche Reisezeiten werden aktuell für die Berechnung zugrunde gelegt?*

Die Standardisierte Bewertung der Nord-Süd Stadtbahn Köln wurde letztmalig im Jahr 2011 durch eine Sensitivitätsbetrachtung zur Standardisierten Bewertung angepasst. Aktuellere Zahlen liegen dem NVR nicht vor. Für weitere Informationen wird auf die gemeinsame Stellungnahme der Stadt Köln und der KVB verwiesen.

Zu den Fragen 4 und 5:

- 4.) *In welcher Höhe werden Risikozuschläge (zweifelhafte und nicht einbringliche Schadensersatzforderungen, z.B. wegen des Einsturzes des Historischen Archivs, der Schäden an über 300 Häusern) berücksichtigt?*
- 5.) *Wie werden die Verluste für den Teilbetrieb von Strecken (Nordtunnel/Südtunnel) berücksichtigt?*

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. Somit sind die Kosten, die auf Grund von Bergung, Beweissicherung, Teilbetriebnahmen, Wiederherstellung des Bauzustandes vor dem Unglück und aufgrund der wesentlichen zeitlichen Verzögerungen entstehen, nicht in der Standardisierten Bewertung berücksichtigt.

Darüber hinaus können die Kosten, die im Zusammenhang mit dem Einsturz des historischen Archivs stehen, seitens des NVR nicht beziffert werden.

Die Kosten für die Beseitigung von Schäden, Entschädigungen 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 Standardisierten Bewertung bereits enthalten.

Zu Frage 6:

- 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?*

Aktuelle Zahlen liegen dem NVR nicht vor. Für weitere Informationen wird auf die gemeinsame Stellungnahme der Stadt Köln und der KVB verwiesen.

Ergänzend zu Frage 7 (siehe oben):

- 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?*

In der Standardisierten Bewertung werden zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators die stadtbahnbedingten Baukosten zu Grunde gelegt. Diese entsprechen im Wesentlichen den Gesamtkosten der Fördermaßnahme.

Die Höhe der Zuwendung, d.h. des Betrages der Förderung, errechnet sich unter zu Grundlegung des Fördersatzes 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 854.052.700 € festgelegt. Alle darüber hinausgehenden zuwendungsfähigen Kosten können im Rahmen der Förderung nicht für eine Erhöhung der Zuwendung berücksichtigt werden. Die Höhe der Zuwendung ist unter Zugrundelegung des Fördersatzes von 90 % (Summe aus GVFG und ergänzender Landesförderung) der zuwendungsfähigen Kosten auf maximal 768.647.400 € festgesetzt.

Zu Frage 9:

- 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?*

Hierzu liegen dem NVR derzeit keine aktuellen Kostenangaben vor.

Mit freundlichen Grüßen
Nahverkehr Rheinland GmbH

i. A.

Dr. Norbert Reinkober

Holger Fritsch