

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Rat	20.09.2012

Beantwortung einer Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.09.2012 "Nord-Süd Stadtbahn: Finanzielle Risiken des Verzichts auf die Teilinbetriebnahme Süd"

Zur Sitzung des Rates am 20.09.2012 hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen am 17.09.2012 um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen zum Thema „Vorzeitige Teilinbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn zwischen Severinstraße und Rodenkirchen“ gebeten. Die Verwaltung hat die Anfrage zur Beantwortung an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) weitergeleitet. Die KVB teilt folgendes mit:

Zu 1.: Gewährleistungsrisiken

a) *Für welche Gewerke läuft die Gewährleistungsfrist nach 2 bzw. 5 Jahren ab?*

Für die Gewerke der Zugsicherungstechnik sowie für die Gewerke der Nachrichtentechnik (z. B. Lautsprecheranlagen, Funkanlagen und Fahrgastinformationsanlagen) beträgt die Gewährleistungsfrist zwei Jahre.

Für die Gewerke Fahrtreppen und Aufzüge beträgt die Gewährleistungsfrist grundsätzlich zwei Jahre. Hier werden derzeit die Wartungstätigkeiten ausgeschrieben. Sollten die Wartungstätigkeiten an den Hersteller vergeben werden, erhöht sich die Gewährleistungsfrist auf fünf Jahre. Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass die meisten Aufzüge und Fahrtreppen bereits eingebaut sind, so dass überwiegend die Gewährleistung in 2016 bereits abgelaufen sein dürfte.

Für alle übrigen Gewerke beträgt die Gewährleistungsfrist fünf Jahre. Ausnahme bildet hier die Tunnelröhre, bei der bezogen auf die Dichtigkeit die Gewährleistungsfrist zehn Jahre beträgt.

b) *Ist die Stadt Köln gemäß § 7 Nord-Süd-Stadtbahnvertrag verpflichtet, der KVB AG die Kosten für Mängelbeseitigungen im investiven Bereich auszugleichen, sofern die Mängelansprüche der KVB AG gegenüber den mit dem Anlagenbau beauftragten Firmen verjährt sind?*

c) *In welchem Umfang ist die KVB AG verpflichtet, für Mängelbeseitigungen aufzukommen, die nicht gemäß § 7 Stadtbahnvertrag von der Stadt Köln zu tragen sind, und in welche Höhe belasten sie das Ergebnis der KVB AG und letztlich die Ausschüttung der SWK an den Stadthaushalt?*

d) *Wie hoch wird das finanzielle Risikopotenzial aus abgelaufenen Mängelgewährleistungsansprüchen für den städtischen Haushalt eingeschätzt?*

Die Fragen 1 b), c) und d) zur Kostentragung für die Mängelbeseitigung sind zu differenzieren, ob es

sich um investive oder konsumtive Kosten handelt und – bei investiven Kosten – ob die Kostentragungspflicht nach dem Nord-Süd Stadtbahnvertrag die Stadt Köln oder die KVB trifft. Grundgedanke des Nord-Süd Stadtbahnvertrages ist, dass die Stadt Köln der KVB sämtliche Aufwendungen ausgleicht, die im Zusammenhang mit der Herstellung der städtischen Maßnahmenanteile stehen. Hierzu gehören vor allem die Rohbaugewerke einschließlich der Tunnelröhre, die Ausbaugewerke sowie die Leitungsverlegungen und die Oberflächenwiederherstellung.

Sofern die Mängelbeseitigung also zusätzliche Investitionen in diese Anlagen erfordert, muss die Stadt Köln diese über § 7 des Nord-Süd-Stadtbahnvertrages unmittelbar tragen. In allen anderen Fällen trifft die Kostentragungspflicht die KVB. Entsprechend dem Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 18.12.2008 sollen die sich aus der Unterhaltung der Nord-Süd Stadtbahn ergebenden wirtschaftlichen Konsequenzen in die Betrauungsregelung vom 15.12.2005/24.06.2008 aufgenommen werden.

Das finanzielle Risiko lässt sich kurzfristig nicht gesichert beziffern. Nach derzeitiger Einschätzung der KVB beträgt das finanzielle Risiko 4,3 Mio. €, wobei davon auszugehen ist, dass hierbei investive Maßnahmen von untergeordneter Bedeutung sind. Das kalkulierte Risiko stellt ein maximales Risiko dar, denn es ist grundsätzlich möglich, dass Gewährleistungsansprüche auch vor Ablauf der Frist geltend gemacht werden.

Abfragen bei den Auftragnehmern zu den Kosten einer Verlängerung der Gewährleistungsfristen haben ergeben, dass eine Gewährleistungsverlängerung zu wesentlich höheren Kosten führen würde. Die Kostenschätzungen der Auftragnehmer zur Verlängerung der Gewährleistungsfrist konnten allerdings noch nicht geprüft und somit noch nicht verhandelt werden.

Abschließend ist festzustellen, dass entgangene Gewährleistungen im Rahmen der Schadensersatzprozesse gegenüber den Verursachern des Unglücks geltend gemacht werden.

Zu 2.: Zusatzkosten wegen ausstehender Fördermittel

a) *Wie hoch ist der erst mit Verwendungsnachweis auszahlbare Förderbetrag von 10 % für den Südabschnitt der der Nord-Süd-Stadtbahn?*

Auf der Basis des bewilligten GVFG-Änderungsantrages aus dem Jahre 2007 belaufen sich die zuwendungsfähigen Kosten für den südlichen Teilabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn auf rd. 438 Mio. €. D. h. erst mit dem Verwendungsnachweis für den südlichen Teilabschnitt können die restlichen Zuwendungen von 10 % abgerufen werden. Dieser Betrag beläuft sich somit auf rd. 43 Mio. €.

Zu dem Wert von 43 Mio. € wird auch auf die Antwort zur Frage 2 b verwiesen.

b) *Sofern eine Teilinbetriebnahme in 2015 nicht erfolgt, kann ein Verwendungsnachweis nicht erbracht werden. Folglich entfällt die Auszahlung der 10%-Fördermittel bis zur Vorlage des Schlussverwendungsnachweises, der bei einer Gesamtinbetriebnahme in 2019 voraussichtlich 2021 vorläge. Somit ist aufgrund des Verzichts auf die Teilinbetriebnahme des Südabschnitts eine Vorfinanzierung des nicht zur Auszahlung kommenden Förderzuschusses notwendig. Für die zusätzlichen Vorfinanzierungskosten muss laut Nord-Süd-Stadtbahnvertrag die Stadt Köln aufkommen. Welche zusätzlichen Finanzierungskosten sind von der Stadt Köln zu tragen?*

Bei einem angenommenen Zinssatz von rd. 1 % und vorzeitig ausgezahlten Fördermitteln von rd. 35 Mio. € (Mittelwert) würde die Stadt Köln im Rahmen des Schuldendienstes (gerechnet auf 4 Jahre) einen Gesamtbetrag von rd. 1,4 Mio. € finanzieren müssen, der bei einer Teilinbetriebnahme im Jahre 2015 und einem Teilverwendungsnachweis eingespart werden könnte. Hierbei wurde ein Mittelwert angenommen, da die Möglichkeit besteht, dass für einige Teilgewerke seitens des Zuschussgebers ein erhöhter Prüfbedarf besteht, so dass sich die Auszahlung der Restbeträge verschieben könnte.

Zu 3.: Steuerlicher Verlust bei erhöhter Gewinnausschüttung

Bekanntlich sind die zusätzlichen Investitionskosten und der Betriebsaufwand für die vorzeitige Teilinbetriebnahme des Südabschnitts in der mittelfristigen Wirtschaftsplanung der KVB AG bereits berücksichtigt und belasten nicht das SWK-Ergebnis und die Ausschüttung an den Stadthaushalt. Befürworter des Verzichts auf die Teilinbetriebnahme erwägen eine Erhöhung der Gewinnausschüttung in Höhe des „ersparten Betriebsaufwands“. Wie hoch wäre die steuerliche Last einer so erhöhten Gewinnausschüttung?

Die Beantwortung wird zurzeit innerhalb der Verwaltung geprüft.

Zu 4.: Verlust der Fördermittel des Bundes

Trifft es zu, dass aufgrund der bestehenden Rechtslage (Entflechtungsgesetz) der Bund nur noch bis zum 31.12.2019 Bundesfinanzhilfen zur Gemeindeverkehrsfinanzierung zur Verfügung stellen kann und somit die Auszahlung der noch ausstehenden Förderbeträge für den Südabschnitt der Stadtbahn nicht mehr möglich ist und stattdessen die Stadt Köln die so ausfallende Finanzierung vollständig zu leisten hat?

Seitens des Bundesverkehrsministeriums wurde die Nord-Süd Stadtbahn Köln gemäß § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. D. h., die Finanzierung der Nord-Süd Stadtbahn erfolgt weitestgehend aus Fördermitteln des Bundes und des Landes.

Diese Finanzierung erfolgt u. a. gemäß Grundgesetz Artikel 125 c (Abs. 2). D. h. der Bewilligungszeitraum ist auf den 31. Dezember 2019 begrenzt, was wiederum bedeutet, dass nach geltender Rechtslage die Förderung grundsätzlich zum 31. Dezember 2019 ausläuft.

Die Verwaltung prüft derzeit, inwieweit sich diese Rechtslage auf die Finanzierung der Nord-Süd-Stadtbahn auswirken wird und welche Risiken in diesem Zusammenhang tatsächlich bestehen. Diese würden sich nicht ausschließlich auf die Teilinbetriebnahme Süd beziehen, sondern hätten auch gravierende Auswirkungen auf die Finanzierung der Gesamtmaßnahme. Hier ist u.a. mit den Zuschussgebern zu erörtern, dass nach Auffassung der Verwaltung aufgrund des außergewöhnlichen Schadensereignisses Waidmarkt eine Übergangsregelung über den 31. Dezember 2019 hinaus zum Tragen kommen muss. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass es auch auf Bundesebene Bemühungen gibt, sich für eine Anschlussregelung einzusetzen.

Die Verwaltung wird die Fachausschüsse zeitnah über das Ergebnis der Prüfungen informieren. Unmittelbarer Handlungsbedarf, die Teilinbetriebnahme nun sofort anzugehen, besteht angesichts des genannten Zeitraums bis 2019 nicht.

Die Verwaltung wird die Fragestellung auch weiterhin mit dem Fördergeber erörtern.

Zu 5.: Abwägung von Finanzrisiken und Zusatzkosten

In welchem Verhältnis stehen die finanziellen Risiken für den Stadthaushalt aufgrund eines Verzichts auf die vorzeitige Teilinbetriebnahme des Südabschnitts zu den in der Verwaltungsvorlage 3132/2011 veranschlagten Investitions- und Betriebskosten für die Teilinbetriebnahme (Alternative 1 und Alternative 2) bezogen auf den derzeit geplanten Zeitraum von vier Jahren?

Aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit lassen sich die finanziellen Auswirkungen derzeit belastbar nicht beziffern, da verschiedene Rahmenbedingungen einer weiteren Klärung bedürfen.

gez. Roters