

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Rechnungsprüfungsausschuss	18.06.2015
Finanzausschuss	22.06.2015
Verkehrsausschuss	25.08.2015
Rechnungsprüfungsausschuss	03.09.2015
Finanzausschuss	07.09.2015

### **Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe Berichtswesen 3. und 4. Quartal 2014**

Die KVB AG ist aufgrund des § 8 Absatz 5 Nord-Süd Stadtbahn-Vertrag II verpflichtet, der Stadt Köln quartalsweise ein Berichtswesen vorzulegen. Hierbei hat die KVB AG eine Kostenübersicht gemäß GVFG-Finanzierungsantrag, eine Übersicht der sonstigen Projektkosten (beides jeweils getrennt nach städtischen Kosten und Kosten der KVB AG), sowie eine Übersicht über die finanziellen Auswirkungen für die Stadt Köln für mindestens 5 Jahre hinsichtlich des Schuldendienstes zu erstellen.

Die KVB AG hat das Berichtswesen mit Stand vom 31.12.2014 wie folgt vorgelegt (alle nachfolgenden Werte sind gerundet):

### **Kostendeckel des 2. GVFG-Änderungsantrages vom 30.08.2011**

Der 2. GVFG-Änderungsantrag, der die Grundlage für die Kostenberechnung bildet, wurde vom Zuwendungsgeber endgültig mit Gesamtkosten in Höhe von 53.829.800 EUR, davon zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 52.912.300 EUR, in die Zeile „a“ des GVFG-Bundesprogramms aufgenommen. Dieser Betrag bildet nach Aussage des Ministeriums für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV NRW) den Kostendeckel der zuwendungsfähigen Kosten für die Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe.

Nur die im 2. GVFG-Änderungsantrag enthaltenen bewilligten zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 52.912.300 EUR werden mit 90 % (Zuwendungen: 47.621.100 EUR) gefördert.

*Für alle über den Kostendeckel hinausgehenden Kosten werden durch das MBWSV NRW keine weiteren Zuwendungen bewilligt, so dass alle weiteren auf die Stadt Köln entfallenden Kosten (sämtliche Leistungen außer der KVB-Betriebstechnik) hundertprozentig zu Lasten der Stadt Köln gehen.*

Die Gesamtkosten in Höhe von 53.829.800 EUR und die nicht-stadtbahnbedingten Kosten in Höhe von 4.956.200 EUR bilden die unmittelbar bzw. mittelbar aus dem 2. GVFG-Änderungsantrag zu finanzierenden Projektkosten in Höhe von 58.786.000 EUR.

Die nicht-zuwendungsfähigen Kosten betragen derzeit 917.500 EUR und sind ebenso wie die zuvor genannten nicht-stadtbahnbedingten Kosten nicht förderfähig.

Für die Projektnebenkosten in Höhe von 8.870.200 EUR werden keinerlei Zuwendungen bewilligt, so

dass diese zu 100% von der Stadt Köln zu finanzieren sind.

### **Mehrkosten**

Es ergeben sich gegenüber dem Berichtswesen mit Stand vom 30.06.2014 keine Veränderungen.

### **Minderkosten**

Es ergeben sich gegenüber dem Berichtswesen mit Stand vom 30.06.2014 keine Veränderungen.

### **Stadtbahnbedingte und nicht-stadtbahnbedingte Gesamtkosten**

Die stadtbahnbedingten und nicht-stadtbahnbedingten Gesamtkosten der Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe haben sich gegenüber dem letzten Berichtswesen mit Stand vom 30.06.2014 nicht verändert und betragen weiterhin 67.656.200 EUR.

Die Gesamtkosten setzen sich aus den im 2. GVFG-Änderungsantrag bewilligten zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 52.912.300 EUR, den nicht-zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 917.500 EUR, den sog. nicht stadtbahnbedingte Kosten in Höhe von 4.956.200 EUR, sowie den Projektnebenkosten in Höhe von 8.870.200 EUR zusammen.

Weiterhin fallen die Kosten der Vorleistung für einen späteren Straßentunnel am Gustav-Heinemann-Ufer (vgl. Session-Nr. 1886/2010) in Höhe von 5.000.000 EUR an, die über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden. Diese Leistung erhöht entsprechend die städtischen Gesamtkosten und wird der Vollständigkeit halber in diesem Berichtswesen mit berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen nach § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 72.656.195 EUR.

### **Städtische Gesamtkosten**

Der von der Stadt zu finanzierende Betrag beläuft sich mit Stand zum 31.12.2014 auf insgesamt 43.658.900 EUR bzw. unter Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen, die über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden, auf 55.349.700 EUR.

Im Vergleich zum Berichtswesen von April/Mai 2007 sind die Kosten von ursprünglich 44.554.000 EUR um 895.100 EUR gesunken bzw. unter Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen, die über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden, jedoch um 10.795.700 EUR angestiegen.

Es ergeben sich gegenüber dem Berichtswesen mit Stand vom 30.06.2014 keine Veränderungen.

### **Projektkosten und Kosten für zusätzliche Leistungen, die nach § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden**

Die von der Stadt zu finanzierenden Projektkosten, die sich aus den nicht-zuwendungsfähigen Kosten (799.600 EUR), den nicht-stadtbahnbedingten Mehrkosten (4.956.200 EUR), den Kosten des zehnpromzentigen Eigenanteils an den zuwendungsfähigen Kosten (4.046.300 EUR), sowie den Projektnebenkosten (8.870.200 EUR) zusammensetzen, betragen 18.672.300 EUR

Hinzu kommen die zusätzlichen Leistungen in Höhe von 5.000.000 EUR, die ebenfalls über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden. Es sind somit insgesamt 23.672.300 EUR über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages zu finanzieren.

Die Projektkosten in Höhe von 23.672.300 EUR werden über ein Annuitätendarlehen (Annahme: 1 % Tilgung p.a.) mit einer Laufzeit von 34 Jahren finanziert. Die Tilgung des Darlehens wird durch die Stadt Köln aus dem investiven Teil des Finanzplans verbunden mit einer Eigenkapitalzuführung an die KVB AG finanziert.

Es ergeben sich gegenüber dem Berichtswesen mit Stand vom 30.06.2014 keine Veränderungen.

### **Zinsaufwendungen**

Die für die oben genannte Darlehensaufnahme erforderlichen Zinsaufwendungen (Annahme: 6 %

Zinsen p.a.) werden im Rahmen der Schuldendiensthilfe aus dem Ergebnisplan finanziert und betragen auf Basis der derzeitigen Kostenermittlung mit Stand zum 30.06.2014 über 34 Jahre betrachtet insgesamt 24.986.600 EUR bzw. unter Berücksichtigung der zusätzlichen Leistungen, die über den § 7 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages finanziert werden, 31.677.400 EUR.

Diese Berechnung erfolgte mit den zuvor genannten, rein prognostischen Werten (6 % Zinsen, 1 % Tilgung); tatsächlich fallen nur Zinsen in Höhe der für die jeweils aufgenommenen Darlehen vereinbarten Zinssätze an, die derzeit teils erheblich unter den Prognosewerten liegen.

Es ergeben sich gegenüber dem Berichtswesen mit Stand vom 30.06.2014 keine Veränderungen.

### **Kosten-Nutzen-Indikator**

Der aktuelle Kosten-Nutzen-Indikator der standardisierten Bewertung liegt unverändert bei 1,05 und basiert auf dem aktuellen Kostenänderungsantrag unter Berücksichtigung aller drei Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn Köln.

Die Stadtverwaltung geht davon aus, dass alle bisher bekannten bewertungsrelevanten Kostenänderungsanzeigen eingeflossen sind und weist darauf hin, dass bei einer Unterschreitung des Kosten-Nutzen-Indikators von 1,0 der volkswirtschaftliche Nutzen nicht mehr gegeben ist. In diesem Fall wäre die Maßnahme nicht mehr förderfähig. Da sich dieser Kosten-Nutzen-Indikator auf die Nord-Süd Stadtbahn Köln, 1. bis 3. Baustufe bezieht, bedeutet dies, dass kaum noch mögliche bewertungsrelevante Kostensteigerungen für alle Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn Köln in die Bewertung einfließen können.

### **Folgekosten**

Aus § 9 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages II ergibt sich, dass der KVB AG die Unterhaltung (Instandsetzung, Wartung, Erneuerung und Betrieb) einschließlich der Verkehrssicherungspflicht bezogen auf die Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe obliegt. Der Ausgleich der Unterhaltungskosten ist durch die Stadt Köln in einem gesondert abzuschließenden Vertrag über die Gewährung von Infrastrukturbeihilfen dauerhaft zu regeln. Diesbezüglich wurde am 18.12.2008 ein entsprechender Beschluss des Rates der Stadt Köln unter TOP 9.19 „KVB: Regelung über die Finanzierung der Unterhaltungskosten der Nord-Süd Stadtbahn“ (Session-Nummer: 5283/2008) gefasst, wonach der Ausgleich der Unterhaltungskosten im Rahmen der bestehenden Betrauungsregelung erfolgt.

### **Unglücksfall „Einsturz des historischen Archivs“**

Die Entwicklung im Unglücksfall wird im Berichtswesen zur 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln nicht berücksichtigt, da der Unglücksfall keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen auf den Bau der 2. Baustufe hat, da diese im Rahmen eines eigenen Bauverfahrens durchgeführt wird und mögliche finanzielle Auswirkungen ausschließlich die 1. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln betreffen.

Sofern sich in Zukunft wider Erwarten finanzielle Auswirkungen aus dem Unglücksfall auf die 2. Baustufe ergeben sollten, werden diese selbstverständlich in den zukünftigen Berichten aufgeführt.

### Anlage:

- Anlage Nr. 1: Ermittlung der städtischen Finanzierungskosten und der Schuldendiensthilfe für die Nord-Süd Stadtbahn Köln, 2. Baustufe zum Stand 31.12.2014

gez. Höing