

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	26.05.2020

Anfrage der CDU-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18.05.2020 betr. Top 7.2.2 – NR 1081/2020 Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)

Die Anfrage lautet:

1. Welche der im aktuellen ÖPNV-Bedarfsplan enthaltenen, die von NVR und Regionalrat zur Fortschreibung des ÖPNV Bedarfsplans angemeldeten Maßnahmen und neuen Stadtbahnvorhaben, sind aufgrund der neuen GVFG-Regelungen im sog. Bundesprogramm förderfähig und bis 2030 umsetzbar?
 - a) Welche der Vorhaben sind über das Landesprogramm und
 - b) welche Sanierungsmaßnahmen im Stadtbahnnetz sind grundsätzlich förderfähig?
2. Welche der Maßnahmen sind mit dem NVR bereits priorisiert?
3. Welche Auswirkungen hat das GVFG generell sowohl finanziell als auch zeitlich auf die Projekte, die in der Kölner „Road Map“ bzw. dem „Kölner Nahverkehrsplan“ -einschließlich eines Wasserbussystems- zur Planung oder Umsetzung anstehen?
4. Welche Möglichkeiten ergeben sich daraus für in der Bürgerschaft bereits diskutierte neue Bus- oder Schienenstrecken auch ohne besonders abgegrenzten eigenen Bahnkörper, z.B. auf der Inneren Kanalstraße sowie für eine Straßenbahnanbindung des Deutzer Hafens an den Bahnhof Deutz?

Die Verwaltung antwortet:

1.

Ein "aktueller" Bedarfsplan befindet sich derzeit in Aufstellung. Daher werden alternativ die Anmeldungen von NVR und Regionalrat aus 2015ff betrachtet

Dabei ist zu berücksichtigen, dass für das Bundesprogramm entschieden wurde, Maßnahmen mit einem zuwendungsfähigen Investitionsvolumen von mindestens 30 Mio. Euro zu fördern, wenn parallel eine landesseitige Förderung der Maßnahme vorgesehen ist. Liegen die zuwendungsfähigen Kosten unter 30 Mio. Euro, ist ausschließlich die Förderung aus den Landesprogrammen möglich.

Folgende Stadtbahnvorhaben sind aufgrund der neuen GVFG-Regelungen förderfähig:

- Ost-West Achse
- Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich
- Stadtbahnanbindung Mülheim Süd (*Messekreisel bis Wiener Platz*)

- Stadtbahnanbindung Stammheim / Flittard
- Linksrheinische Gürtelverlängerung
- Rechtsrheinische Verlängerung der Linie 7 (1. Baustufe; die 2. Baustufe in Bundesprogramm)
- Stadtbahnanbindung Neubrück
- Stadtbahnanbindung Widdersdorf
- Rechtsrheinische Gürtelstrecke
- Severinsbrücke (ÖPNV-Anteil)
- Ersatzneubau Brücke Frankfurter Straße mit Option einer späteren Stadtbahnerweiterung

Der Schutz der Kölner-U-Bahn vor Hochwasser und Grundhochwasser wird voraussichtlich nicht über GVFG förderfähig sein.

Zu a)

Über das Landesprogramm werden die GVFG-Bundesmittle für die Stadtbahnmaßnahmen bis auf 95 % der zuwendungsfähigen Kosten aufgestockt.

Alleine über das Landesprogramm sind aufgrund der derzeitigen prognostizierten Kostenorientierungswerte folgende Maßnahmen förderfähig:

- Bahnsteigverlängerungen für die Linie 4
- Bahnsteigverlängerungen für die Linie 13 und
- Bahnsteigverlängerungen für die Linie 18.

Dabei bleibt grundsätzlich ein ausreichender Nutzen-Kostenindikator >1 (NKI) weitere Voraussetzung für eine Förderung. Der Bund hat eine Überarbeitung der hierzu anzuwendenden Methodik angestoßen. Bis dahin bleibt die 2016 eingeführte Methodik maßgeblich für die Berechnungen.

Eine Ausnahme für Maßnahmen mit einem NKI < 1 ist jedoch möglich, sofern der Verkehrsausschuss des Landes die Aufnahme eines Projektes in den bestehenden Bedarfsplan beschließt. In diesem Fall wird bisher eine Förderung von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich. Die genaue Quote ergibt sich aus der Abweichung beim NKI. So wird eine Förderung bis zu einem theoretischen NKI von 1 erreichbar.

Zu b)

Über das GVFG-Bundesprogramm ist seit der Novellierung die Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart mit bis zu 50 % förderfähig. Die Grunderneuerung wird nachrangig zu den Vorhaben nach § 2 Abs. 1 GVFG gefördert und der Fördertatbestand ist zeitlich auf zehn Jahre bis zum Jahr 2030 befristet.

Durch das Land wird gesondert die Erhaltung der Stadt- und Straßenbahnnetze mit 40 % gefördert. Eine mögliche Kumulation mit der GVFG-Bundesförderung ist noch nicht abschließend geklärt.

Für Sanierungsmaßnahmen wurde in 2019 in NRW zudem ein Sonderprogramm aufgestellt, an dem das Kölner Stadtbahnsystem (Stadt, KVB und HGK) in einer Größenordnung von rd. 260 Mio. Euro bis zum Jahr 2031 partizipiert. Die Förderquote liegt hier bei 40 % der Kosten.

2.

Für die folgenden Maßnahmen wurde aufgrund der geplanten Baubeginne über den NVR eine Programm Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm eingereicht und zwischenzeitlich in die C-Zeile des GVFG-Bundesprogrammes aufgenommen:

- Ost-West Achse
- Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich

3.

Nach dem GVFG werden auch Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur, die überwiegend auf besonderen Bahnkörper verlaufen, gefördert. Hierdurch be-

steht ein höherer städtebaulicher Spielraum für die Umsetzung einer Maßnahme mit einer Inanspruchnahme von GVFG-Fördermitteln, da eine Stadtbahntrasse nicht mehr auf einem besonderen Bahnkörper vorhanden sein muss. Der Fördersatz des Bundes für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienenbereich in Höhe von bis zu 75 % wird durch das Land bis auf 95 % aufgestockt, hierdurch halbiert sich der kommunale Anteil an den zuwendungsfähigen Baukosten von derzeit 10 % auf 5 %. Eine zeitnahe planerische und bauliche Umsetzung aller Großbauprojekte kann aus Sicht der Verwaltung nur priorisiert erfolgen, dies steht im Einklang mit dem zeitlich nicht mehr befristeten GVFG.

Grundsätzlich fallen nun mehr Maßnahmen in das GVFG-Bundesprogramm, da die Schwelle für Neu- und Ausbauprojekten von 50 auf 30 Mio. € gesenkt und der Förderkatalog ausgeweitet wurde. Zugleich erhöht sich die Förderquote des Bundes für Vorhaben, mit einem Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0 von bislang 60 % auf 75 %.

Seilbahnsysteme, die in den ÖPNV integriert sind, wurden ebenfalls neu in den Förderkatalog aufgenommen. Bussysteme sind im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms grundsätzlich nicht förderfähig. Das Wasserbussystem fällt explizit nicht in die Förderung nach dem GVFG.

4.

Das GVFG sieht in seiner neuen Fassung die Forderung nach einer Führung auf besonderem Bahnkörper nur noch für den „überwiegenden“ Teil der zur Förderung beantragten Strecke vor. Für 49 % der Strecke werden im GVFG keine konkreten Anforderungen mehr an die Bauform formuliert. Im GVFG erfolgt eine Gleichsetzung des besonderen Bahnkörpers mit anderen geeigneten Bauformen oder „Fahrleitsystemen“, zum Beispiel durch einen straßenbündigen Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe.

Für die in der Anfrage genannten Beispiele kann noch keine Bewertung vorgenommen werden. Eine Stadtbahn auf der Inneren Kanalstraße ist nicht Bestandteil der Priorisierung durch die ÖPNV-Roadmap und insofern auch noch nicht beplant worden. Für die Maßnahme Stadtbahnverbindung vom Deutzer Hafen zum Deutzer Bahnhof läuft aktuell eine Machbarkeitsstudie, die die ingenieurtechnischen, nachfrageseitigen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine solche Verbindung untersucht.

Gez. Blome