



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	27.04.2009	

Anlass:

- Mitteilung der Verwaltung
- Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen
- Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung
- Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Anfrage der CDU-Fraktion, betr.: Kostenvergleich Verlängerung Linie 5 und Linie 3

Sitzung der Bezirksvertretung Ehrenfeld

Beantwortung einer Anfrage der CDU-Fraktion

Hier: Kostenvergleich der Verlängerung der Linie 5 mit den Varianten 2.2 und 4 der Linie 3

1. Wie setzen sich die geplanten Kosten bei einem Vergleich der Linie 5 und der Varianten 2.2 und 4 der Stadtbahnlinie 3 im einzelnen zusammen (es wird eine tabellarische Übersicht erbeten, wobei die Einzelaufgliederung mindestens die in der Begründung genannten Positionen aufweisen sollte)?

Der Kostenvergleich ist in der beigefügten Tabelle dargestellt.

Die Position Allgemein fällt verhältnismäßig hoch zu Ungunsten der Linie 5 aus, weil in diesem Posten der Neubau der Brücke für die Linie 5 enthalten ist.

Bei der Position Bahnbau sind für die Linie 5 im Gegensatz zu den Var. 1.1 bis 4 der Linie 3 ein bzw. zwei zusätzliche Haltepunkte und entsprechend mehr Bahnstrecke zu berücksichtigen.

Während bei der Linie 3 unter der Position Elektro lediglich Anpassungen am vorhandenen Unterwerk und der Bahnstromversorgung erforderlich sind, ist bei der Linie 5 ein neues Unterwerk vorgesehen.

Auch bei der Position Kommunikationstechnik fallen Kosten für die zusätzliche Haltestelle bei der Linie 5 an.

In der Position Signaltechnik sind zusätzliche Weichensignale und vor allen Dingen zwei zusätzliche Straßenquerungen (Anpassungen LSA, Bahnübergänge) bei der Variante 4 Linie 3 zu berücksichtigen.

Die Planungs- und Projektsteuerungskosten werden bei der Kalkulation mit 20% der Baukosten angenommen. Bei der Linie 5 sind diese Leistungen bereits größtenteils erbracht worden und daher in der beigefügten Tabelle Kostenvergleich nicht enthalten.

Unter dem Punkt Unvorhergesehenes ist bei der Verlängerung der Linie 3 Variante 4 ein höherer Ansatz als bei der Verlängerung Linie 5 gewählt worden. Dies erfolgt aufgrund der unterschiedlichen Planungstiefen der beiden Projekte und den daraus resultierenden Unwägbarkeiten. Für die Variante 2.2 der Linie 3 werden 2.450.000 € für Unvorhersehbares ausgewiesen. Somit bleiben die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Variante 2.2 unter der vom Zuschussgeber „gedeckelten“ Summe von 10 Mio €. Für die Variante 1.1 Linie 3 wird ebenfalls die Summe von 2.450.000 € für Unvorhersehbares addiert. Abschließend ist festzustellen, dass für die Variante 4 ein relativ geringerer Anteil für Unvorhersehbares angesetzt wird als für die Varianten 1.1 und 2.2 der Linie 3.

2. Wie hoch ist die Gesamtlänge der jeweiligen genannten Strecken?

Die Gesamtlänge der Strecken ist der Tabelle zu entnehmen.

3. Wie viele Anwohner werden pro Haltestelle bei den jeweiligen Alternativen in einem 300 Meter-Kreis bzw. in einem 600 Meter-Kreis erfasst (dabei sollten die von der bisherigen Haltestelle Ollenhauerring bereits erfassten Anwohner einbezogen werden und die jeweiligen Schnittmengen, die von anderen 300- bzw. 600-Meter-Kreisen erfasst werden, angegeben werden) und mit wie vielen zusätzlichen Fahrgästen rechnet die KVB bei den jeweiligen Haltestellen?

In den Bürgerveranstaltungen zur Verlängerung der Linie 3 in Bocklemünd wurde jeweils die Anzahl der Einwohner genannt, die im entsprechenden Radius (300 oder 600 m) um die nächste Haltestelle wohnen bzw. zukünftig wohnen werden. Dies bedeutet, dass z.B. Anwohner, die derzeit 500 m von der Haltestelle Ollenhauerring entfernt wohnen, zur geplanten Haltestelle Schumacherring gezählt wurden, wenn sie weniger als 500 m von diesem Standort entfernt wohnen. Auf Basis dieser Berechnungsgrundlage ergeben sich für die in Frage kommenden Varianten 2.2 und 4 folgende Werte (Einwohnerbestand 1.1.2007):

	Radius	
	300 m	600 m
Variante 2.2 (Schumacherring Schule)	2.126 Einwohner	5.822 Einwohner
Variante 4 (Buschweg und Ingendorfer Weg zusammen)	2.419 Einwohner	6.020 Einwohner

Im 300 m-Radius gibt es weder bei der Variante 4 noch bei der Variante 2.2 nennenswerte Überschneidungen mit den Erschließungsradien der Haltestelle Ollenhauerring in Bezug auf die erschlossenen Einwohner (die geringfügige Überlappung der 300 m-Radien der Haltestellen Schumacherring Schule und Ollenhauerring betrifft vornehmlich das Schulgelände). Im 600 m-Radius sieht dies anders aus, dort gibt es bei der Variante 4 geringfügige und bei der Variante 2.2 deutliche Überschneidungen mit der Haltestelle Ollenhauerring. Diese Berechnung der zusätzlich erschlossenen Einwohner ergibt folgende Werte (Einwohnerbestand 1.1.2007):

	Radius	
	300 m	600 m
Ollenhauerring (Bestand)	1.008 Einwohner	4.468 Einwohner
Zugewinn Variante 2.2 (Schumacherring Schule)	2.081 Einwohner	4.197 Einwohner
Zugewinn Variante 4 (Buschweg und Ingendorfer Weg zusammen)	2.419 Einwohner	5.528 Einwohner

Wenn neben der bestehenden Stadtbahnhaltestelle Ollenhauerring auch die bestehenden (und auch künftig vorhandenen) Bushaltestellen der Linie 127 bei der Erschließungsberechnung berücksichtigt werden, ist im 300 m-Radius nur bei der Variante 2.2 eine vollständige Erschließung von Bocklemünd-Mengenich gegeben, während bei der Variante 4 eine kleine Erschließungslücke im Bereich westlich der Schule entsteht. Im 600 m-Radius gibt es hierbei keine Unterschiede zwischen den Varianten.

Fazit: Beim Vergleich der Varianten 2.2 und 4 in Bezug auf ihre Erschließungswirkung zeigt sich, dass die Variante 4 mehr Einwohner neu mit der Stadtbahn erschließt. Werden die Bushaltestellen mit betrachtet, ergeben sich kaum Unterschiede. Berücksichtigt man jedoch, dass bei Variante 4 eine Haltestelle mehr als bei Variante 2.2 gebaut wird, relativiert sich der Zugewinn deutlich. Dies wird durch die Randlage der Haltestellen verursacht.

4. Verfolgt die Stadt Köln weiterhin einen Stadtbahnanschluss, der den Stadtbezirk Ehrenfeld quert, nach Esch / Pesch / Auweiler (vgl. hierzu die Beschlussvorlage der Verwaltung vom 27.07.2005 (# 1109 / 005) mit der Angabe von drei Alternativen)?

Bei der Variantenuntersuchung einer Stadtbahnverlängerung nach Pesch sowie Esch/Auweiler waren Verlängerungen der Stadtbahnlinien 3, 5 und 6 vergleichend betrachtet worden. Im Ergebnis kristallisierte sich eine der beiden untersuchten Varianten einer Verlängerung der Linie 5 als die im Ergebnis wirtschaftlichste Variante heraus. Gleichwohl konnten sämtliche Varianten unter Nutzen-Kosten-Aspekten nicht überzeugen. Die kleinräumige Bevölkerungsprognose der Stadt Köln bis 2025 geht für die Stadtteile Pesch und Esch/Auweiler zudem von schrumpfenden Bevölkerungszahlen aus:

Stadtteil	2006	2015(e)	2025(e)
Pesch	7.879	7.300	6.900
Esch/Auweiler	6.589	6.400	6.100

Beide Stadtteile zusammen werden gemäß den Prognosewerten bis 2025 um rund 10% (entspricht mehr als 1.400 Einwohner) schrumpfen. Angesichts dieser zu erwartenden

Einwohnerentwicklung ist auch mittel- bis langfristig fraglich, ob die Verlängerung zukünftig förderwürdig sein wird.

5. Mit Beschlussvorlage der Verwaltung vom 14.06.2000 (# 1091 / 00) waren die Kosten für die Anbindung des Görlinger Zentrums mit einer unterirdischen Endhaltestelle auf 32,5 Mio. DM (= 16,6 Mio. €) angegeben worden, wobei 90 % durch das Land Nordrhein-Westfalen bezuschusst werden sollten. Auf welche Höhe belaufen sich bei einer groben Schätzung die Kosten per 2009 für die rechtskräftig planfestgestellte Lösung unter Berücksichtigung von Kosteneinsparungen aufgrund des technischen Fortschritts und etwaiger Kostenerhöhungen aufgrund von Preissteigerungen?

Die Kosten für eine unterirdische Anbindung des Görlinger Zentrums wurden im Sommer 2001 im Förderantrag auf umgerechnet rd. 48 Mio. € Gesamtkosten geschätzt. Unter Berücksichtigung der Preisindizes vom Bundesamt für Statistik für den Sektor Tiefbau seit 2002 würden sich die Kosten heute auf rd. 56 Mio. € belaufen. Der aktuelle Fördersatz des Zuschussgebers beträgt 85 % der zuwendungsfähigen Baukosten. Der Zuschussgeber hatte jedoch bereits mitgeteilt, dass eine unterirdische Variante aufgrund der hohen Kosten nicht bezuschusst wird.