

Nutzen-Kosten-Indikator der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis 3. Baustufe)

Das Problem, dass Mischfinanzierungen - mit ihrer Standardisierten Bewertung für Fördergelder des Bundes und des Landes NRW - oft deutlich teurer werden als geplant, ist sehr aktuell in Köln, z.B. auch bei der Realisierung der Ost-West-Achse.

Zu unserer Anfrage vom 23.10.2017 zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Indikators der Nord-Süd Stadtbahn (1. bis 3. Baustufe) liegen uns jetzt Informationen vor, die erhebliche Abweichungen beinhalten.

Die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) hat mit Schreiben vom 17.05.2018, eingegangen am 25.05.2018, die gewünschten Zusammenstellungen der monetär bewerteten Teilindikatoren zur Verfügung gestellt. Entsprechend unserem Antrag nach dem Informationsfreiheitsgesetz und unserer Bereitschaft zur Gebühreinzahlung müssten uns damit "eigentlich" alle erforderlichen amtlichen Informationen vorliegen. Die NVR wies allerdings auch darauf hin, dass die Zusammenstellungen der monetär bewerteten Teilindikatoren nicht miteinander vergleichbar seien.

Im vorangegangenen Schreiben vom 27.02.2018 war erklärt worden: Zu Ihrer Frage nach einer Auflistung der in den verschiedenen Untersuchungen im Einzelnen ermittelten Kenngrößen für einen Vergleich bitten wir um Beachtung, dass dies nicht Zielsetzung der "Nachuntersuchungen" war. Vielmehr ging es darum, die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme mit einem neuen Kostenstand und unter Berücksichtigung zwischenzeitlich veränderter Rahmenbedingungen zu überprüfen.

Einschub a.a.O.: Auf Veranlassung und in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber erfolgte 2010 eine grundlegende Überarbeitung der Standardisierten Bewertung mit den bis dahin bekannten tatsächlichen bzw. aktuell geschätzten Kosten. Im Unterschied zur Bewertung aus dem Jahr 2000 wurden das Verkehrsmodell angebots- und nachfrageseitig (Verkehrsangebot/-netze, Nachfrage aus der Fahrgasterhebung 2004, Veränderung des Modal Split) und die Zeithorizonte angepasst (Prognosejahr 2015 anstelle von 2010, Bezugsjahr 2004 anstelle 2000)."

Insoweit steht jede Untersuchung für sich. Ein Vergleich der Kenngrößen zwischen den Untersuchungen wäre ohne Berücksichtigung der Anpassungen des Verkehrsmodells methodisch falsch und würde zu keinem schlüssigen Ergebnis führen. Es folgte der Hinweis auf die Gebühr von 10 € bis 500 € für weitere Informationen.

Für die Berechnungen in den Jahren 2000 und 2007 kann dies allerdings nicht gelten, denn alle Teilindikatoren, bis auf den Saldo der Gesamtkosten für den öffentlichen Verkehr – ohne Kapitaldienst für den Fahrweg des öffentlichen Verkehrs – (ÖV-Gesamtkosten) sind identisch. Lässt man die ÖV-Gesamtkosten und den Kapitaldienst ÖV-Fahrweg im "Ohnefall" (also Kosten, die auch ohne Umbaumaßnahmen anfallen würden) außen vor, unterscheiden sich alle übrigen Teilindikatoren nur um 5,03 % zwischen den Berechnungen 2000/2007 und 2010/2011.

Der **Saldo der ÖV-Gesamtkosten** war jedoch zwischen 2007 und 2011 von 6.671 TDM/Jahr auf 2.792 TDM/Jahr **um 58,15 % gesunken**, während der **Kapitaldienst ÖV-Fahrweg im Ohnefall** zu denselben Berechnungszeitpunkten von 1.889 TDM/Jahr auf 2.508 TDM/Jahr **um 32,77 % gestiegen** war. Die real zu beobachtenden Kostensteigerungen des Projekts lassen die Minderung der ÖV-Gesamtkosten fragwürdig erscheinen. Bei diesen enormen Veränderungen sollte ausgeschlossen werden, dass die Zahlen, trotz Verweis auf eine grundlegende Überarbeitung der Standardisierten Bewertung, nicht manipuliert wurden. Auch sollten Investitionskosten nicht durch Auslagerung an stadtnahe Betriebe der Berechnung entzogen sein.

Die Reisezeitdifferenz wurde in den Berechnungen 2000/2007 zu 2010/2011 um 97.610 Stunden/Jahr oder 5,79 % reduziert. Zu den Berechnungszeitpunkten 2010/2011 war jedoch noch nicht bekannt, dass die Stadtbahn im Straßenraum nicht schneller als 50 km/h fahren darf (siehe Planfeststellungsbeschluss) und dass von der Cäsarstraße bis zur Arnoldshöhe vier Mittelbahnsteige eingerichtet werden, die ein Aufspreizen und Zusammenführen der Schienen in genau den Bereichen erfordern, in denen Fahrgäste aufstehen um auszusteigen oder sich nach dem Einsteigen noch nicht hingesetzt haben. In diesen Bereichen muss die Stadtbahn also deutlich langsamer fahren als bei einer geraden Streckenführung, wie sie platzsparend von den Bürger*innen vorgeschlagen worden war.

--

Viele Grüße
Anke und Andreas Wulf