

## Ergänzende Stellungnahme

Zur Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahn Lohfelden

16. Oktober 2013

Bei der Vorstellung der Untersuchung auf der interfraktionellen Sitzung am 02.09.2013 sind Fragen gestellt worden, die hiermit nachträglich beantwortet werden:

### **1. Wie teilt sich der Investitionsaufwand zwischen der Stadt Kassel und der Gemeinde (ungefähr) auf?**

Es wird mit einem Eigenanteil (Investitionskosten abzüglich Bezuschussung, siehe auch Frage 2) je nach Variante von 5,72 bis 6,4 Mio. € gerechnet. Der Streckenanteil von der Haltestelle Lindenberg bis zur Haltestelle Heidenkopfstraße, der für die Stadt Kassel interessant ist, beträgt etwa 1.150 m. Je nach Variante ist das ein Anteil von 34,3% bzw. 27,4% der Gesamtstrecke. Würde dieser Anteil von der Stadt Kassel getragen, was auszuhandeln wäre, würde sich der von der Gemeinde Lohfelden zu tragende Anteil auf 3,76 Mio. € bei Variante I bzw. 4,65 Mio. € bei Variante II reduzieren.

### **2. Mit welchen Fördersummen ist zu rechnen?**

Es ist mit einer Förderquote von 90% zu rechnen. Es werden nur Baumaßnahmen gefördert, keine Planungskosten. Da allerdings auch nicht alle Maßnahmen vom Fördergeber anerkannt werden, wurde in der Berechnung eine tatsächliche Förderquote von 85% angenommen. Dies entspricht auch den bisherigen Erfahrungen. Somit ergäbe sich ein Eigenanteil je nach Variante von 5,72 bis 6,4 Mio. €, bzw. ein Förderanteil von 18,28 bis 21,7 Mio. €.

### **3. Wie werden Abschreibungen (Zeitraum), Zinssätze, kalkulatorische Kosten in Ansatz gebracht?**

Die Abschreibungszeiträume der einzelnen Investitionsgüter sind sehr unterschiedlich, beispielsweise von einer Weiche mit etwa 25 Jahren bis zu dem Bahnkörper mit 90 Jahren. Es wird eine durchschnittliche Abschreibungszeit von 40 Jahren angenommen. Bei einer angenommenen nominalen Verzinsung von 4,00% pro Jahr entspricht dies einer anfänglichen Tilgung von 1,02% pro Jahr. Je nach Variante sind dies etwa 287 T € bzw. 321 T € im Jahr. Hinzu kommen die Instandhaltungskosten von 414 T € bzw. 488 T € pro Jahr.

### **4. Welche Folgekosten (für die nächsten Jahre, je nach Zeitraum, grob) sind anzunehmen?**

Maximal ist mit jährlichen zusätzlichen Folgekosten in folgender Höhe zu rechnen:

▪ **Tabelle 1: Zusammenstellung der Kosten in €**

	Variante 1	Variante 1A	Variante 2	Variante 2A
Bau- und Planungskosten gerundet	24.000.000	24.000.000	28.100.000	28.100.000
Mögliche Zuschussung der Baukosten (90/85)	18.280.000	18.280.000	21.704.000	21.704.000
Differenz / Eigenanteil	5.720.000	5.720.000	6.396.000	6.396.000
4% Zinsen, 1,02% anfängliche Tilgung / Abschreibung 40 Jahre	287.000	287.000	321.000	321.000
Instandhaltungskosten / Jahr	414.200	414.200	487.600	487.600
zusätzliche Erlöse	-179.400	-179.400	-179.400	-179.400
Betriebskosten Einspar.	-297.600	-305.400	-219.500	-227.300
<b>Summe / Jahr</b>	<b>224.200</b>	<b>216.400</b>	<b>409.700</b>	<b>401.900</b>

Die o.g. Summen betreffen die Stadt Kassel und die Gemeinde Lohfelden. Zwischen NVV, KVG und Gemeinde Lohfelden ist zu verhandeln, wie die konkrete Kostenaufteilung erfolgt. Bislang wurden vom NVV aus Regionalisierungsmitteln ein Teil der Betriebskosten bei den Umlandgemeinden übernommen. Die o.g. zusätzlichen Kosten von insgesamt 224 T€ bis 410 T€ pro Jahr stellen somit die Obergrenze dar. Die tatsächlichen Kostenanteile müssen zwischen den Beteiligten ausgehandelt werden.

##### **5. Es wird kritisiert, dass keine Alternativlösungen vorgestellt wurden.**

Es sind eine Vielzahl von Alternativlösungen in der ersten Stufe (Trassendiskussion) betrachtet worden (siehe Kapitel 2 und 3 ab Seite 2 im Endbericht Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahn Lohfelden vom 14.10.2013).

##### **6. Aufgrund des möglichen Radweges fallen im Bereich der Hauptstraße mehrere Parkplätze weg. Dadurch verschlechtert sich die Parksituation der Hauptstraße und der hinter liegenden Poststraße. Insbesondere im Rahmen des Edeka Neubaus ist die Anbindung eines Radweges zu prüfen.**

Der Wegfall von Parkplätzen in der Hauptstraße ist in erster Linie durch die Anlage eines Radweges bedingt. Eine separate Radwegeführung wird für diesen Bereich auch ohne Anlage einer Straßenbahn empfohlen. Wenn der Gehweg oberhalb der Böschung barrierefrei erreichbar wäre (siehe Abbildung 8 auf Seite 25 im Bericht), würde sich die Anzahl der entfallenen Parkplätze auf 21 reduzieren. Dieser Wegfall kann durch freie Parkplätze in der Poststraße kompensiert werden.

## 7. Wie hoch beläuft sich die Erschließungsquote der Lohfeldener Bevölkerung bei Variante 1 und Variante 2?

Entsprechend der Einwohnerstatistik der Gemeinde Lohfelden, die straßenweise zur Verfügung gestellt wurde, bzw. den aktuellen Angaben auf der Homepage (Stand 01.09.2012), haben die Ortsteile folgende Einwohner:

▪ **Tabelle 2: Einwohner nach Ortsteilen**

	Straßenweise Statistik	Internet-Homepage
Crumbach / Ochshausen:	11.019	11.037
Vollmarshausen:	3.468	3.497
Lohfelden insgesamt:	14.487	14.534

Im 500 m-Einzugsbereich der Straßenbahn wohnen nach Variante 1 etwa 5.700 Einwohner, bei Variante 2 etwa 7.500 Einwohner. Dies entspricht einer Erschließung von etwa 39 % bzw. 52 % der Einwohner von Lohfelden. Bezogen auf die hauptsächlich erschlossenen Ortsteile Crumbach und Ochshausen sind dies etwa 52 % bzw. 68 % der dortigen Einwohner.

Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der 500 m-Einzugsbereich bei Straßenbahnbedienung ein durchschnittlicher Wert ist, wobei durchaus auch Fußwege von bis zu 1.000 m zurückgelegt werden. Bei Busbedienung ist der mittlere Einzugsbereich nur 300 Meter. Bei Eisenbahnen geht der fußläufige Einzugsbereich sogar bis zu 1.500 m.

## 8. Es entsteht der Anschein, der Ortsteil Crumbach ist nicht erschlossen. Diese Thematik ist näher zu erläutern.

In den anliegenden Abbildungen 1 und 2 sind die Einzugsbereiche der Straßenbahn dargestellt. Lediglich in Variante 1A ist der Bereich südlich der Crumbacher Straße nicht mehr im 500 m-Einzugsbereich der Straßenbahn oder einer Buslinie, die die Haltestelle Kirche ansteuert. (vergl. Karten 10-13)

## 9. Auf eine mögliche Erhöhung der Umweltbelastung im Rahmen der Neustrukturierung bzw. Taktung der Linie 35 ist näher einzugehen.

Das kann nicht nachvollzogen werden.

## 10. Die Personkapazitäten einer Straßenbahn im Vergleich zu einem Gelenkbus sind darzulegen.

Folgende Kapazitäten haben die einzelnen Fahrzeuge:

RT EE (elektrisch / elektrisch)	229
RT DE (diesel / elektrisch)	217
Tram	183
SGL (Schubgelenkbus)	100
SL (Standardlinienbus)	70

Abbildung 1: Einzugsbereiche der Straßenbahn Variante 1

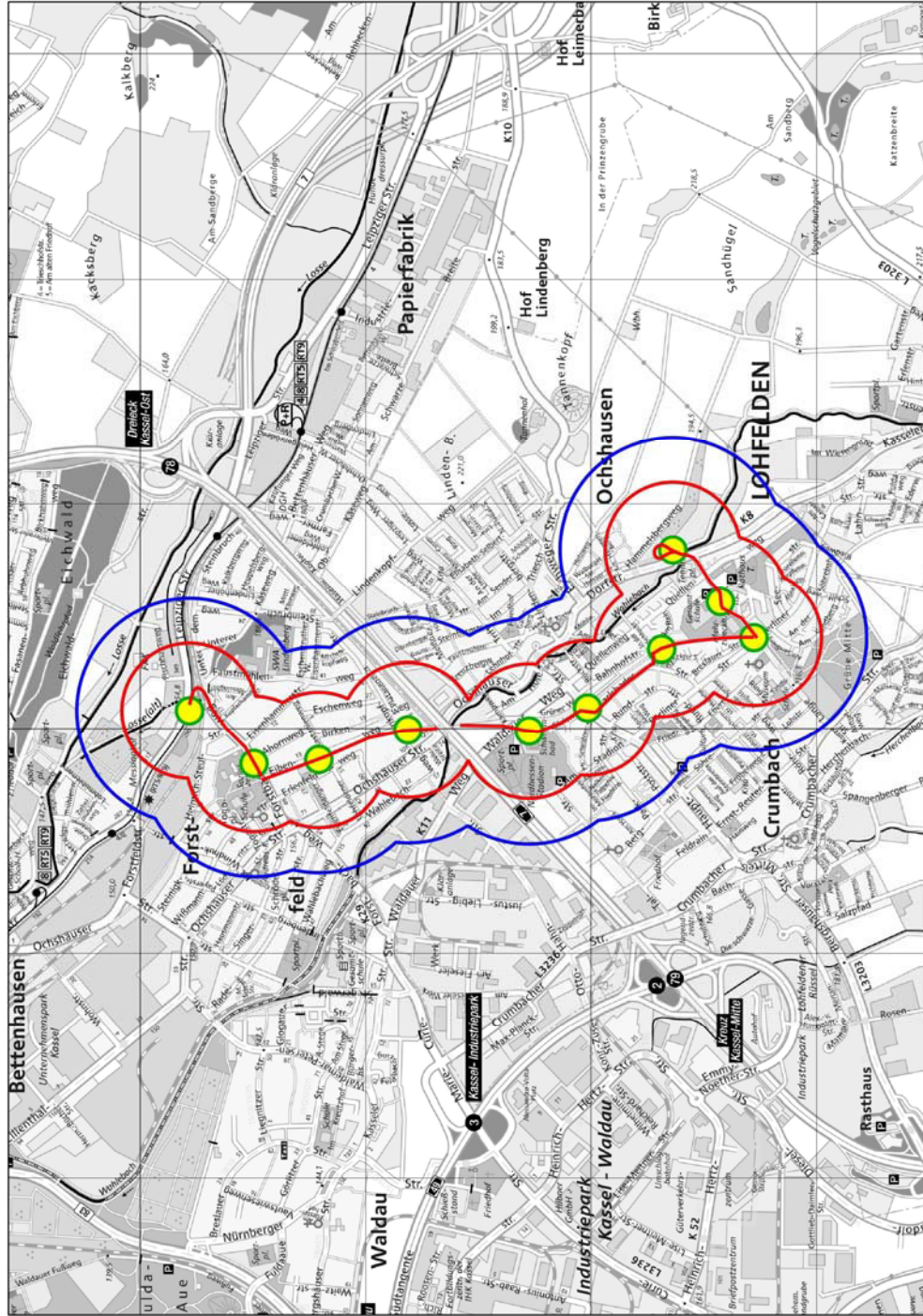
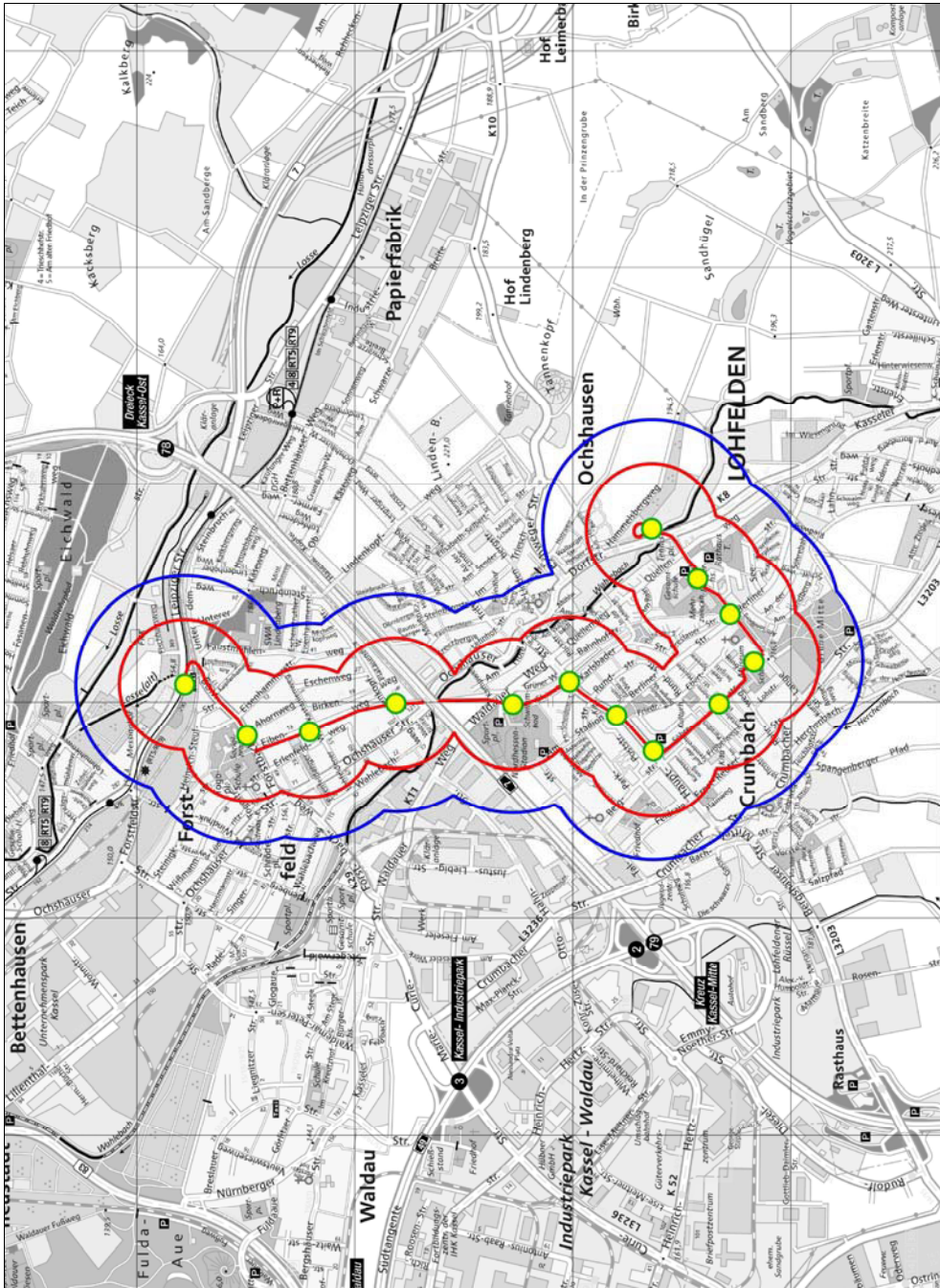




Abbildung 2: Einzugsbereiche der Straßenbahn Variante 2



Einzugsbereiche: **300 m Radius** **500 m Radius**