

Beschlussvorlage

 zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**
Betreff
Erweiterter Planungsbeschluss für die Verlängerung Linie 3, Bocklemünd-Mengenich, 2. Bauabschnitt in Ehrenfeld
Beschlussorgan

Rat

Beratungsfolge	Abstimmungsergebnis						
	Datum/ Top	zugestimmt Änderungen s. Anlage Nr.	abge- lehnt	zu- rück- ge- stellt	verwiesen in	ein- stim- mig	mehr- heitlich gegen
Verkehrsausschuss	16.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	29.06.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklungsausschuss	20.08.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Ausschuss Schule und Weiterbildung	24.08.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Verkehrsausschuss	25.08.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Rat	10.09.2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Der Rat stimmt der Variante 2.2 Schumacherring - Schule zu und beauftragt die Verwaltung die erforderlichen Genehmigungen zu beantragen, die Finanzierung sicherzustellen und die Maßnahme bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Alternative 1:

Der Rat stimmt der Variante 1.1 Tollerstraße - Schule zu und beauftragt die Verwaltung die erforderlichen Genehmigungen zu beantragen, die Finanzierung sicherzustellen und die Maßnahme bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Alternative 2:

Der Rat stimmt der Variante 4 Alternativvariante Bezirksvertretung Buschweg (nachfolgend Alternativvariante BV Buschweg genannt) zu und beauftragt die Verwaltung die erforderlichen Genehmigungen zu beantragen, die Finanzierung sicherzustellen und die Maßnahme bis zur Ausschreibung vorzubereiten.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme _____ €	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja _____ €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten _____ €	b) Sachkosten _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)			Einsparungen (Euro)			

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen**Bisherige Situation bzw. Beschlusslage**

Zur Erschließung der Siedlung Bocklemünd/Mengenich und des Görlinger Zentrums sollte nach dem über 40 Jahre alten Bebauungsplan die Stadtbahntrasse in Höhe Ollenhauerring nach Westen abbiegen und über Freiflächen zwischen der Bebauung bis in Höhe Börnestr. geführt werden.

1988 hat der Rat eine Trassenführung entlang der Militärringstraße mit einer unterirdischen Endhaltestelle im Görlinger-Zentrum beschlossen. Für diese Planung liegt seit 1997 das uneingeschränkte Baurecht vor.

Mit Ratsbeschluss (DS-Nr. 0175/096) vom 01.02.1996 wurde die Verwaltung beauftragt, die Variante IVd (oberirdische Endhaltestelle im Bereich Schumacherring/Schule) detailliert zu überprüfen und der planfestgestellten, ursprünglichen Planung mit einer unterirdischen Endhaltestelle im Görlinger-Zentrum gegenüber zu stellen.

Zusätzlich wurde vom Rat beschlossen, dass eine erste Baustufe der Schienenerschließung von Bocklemünd/Mengenich mit einer vorläufigen Endhaltestelle am Ollenhauerring möglichst bald realisiert werden soll.

Gemäß Ratsbeschluss von 1999 sollte die zweite Baustufe bis zum Görlinger-Zentrum weiterhin als unterirdische Anbindung hergestellt werden.

In einem ersten Schritt konnte der Abschnitt bis zur Haltestelle Ollenhauerring daraufhin 2002 mit Fördermitteln des Landes hergestellt und in Betrieb genommen werden.

Für die geplante zweite Baustufe erfolgte infolge der Kosten von rund 45 Mio. Euro dagegen keine Programmaufnahme des Landes. Die Bewertung des Landes im Rahmen der Aufstellung des IGVP (Integrierte Gesamtverkehrsplanung) ergab für die unterirdische Lösung einen unzureichenden Nutzen-Kosten-Faktor.

Um die Komplettierung der Stadtbahnanbindung dennoch zu ermöglichen, beauftragte der Verkehrsausschuss die Verwaltung am 30.05.2006 mit der Ausarbeitung oberirdischer Trassenführungen von der jetzigen Endhaltestelle Ollenhauerring bis zum Görlinger-Zentrum. Dabei sollten Varianten mit Anbindungen bzw. Endhaltestellen im Bereich Tollerstraße, Schumacherring und Buschweg untersucht werden.

Untersuchte Varianten

Bereich Tollerstraße

Variante 1.1 Tollerstraße - Schule, wie in der nachfolgenden Variantenuntersuchung auf Seite 8 beschrieben.

Variante 1.2 Tollerstraße - Militärring, der Mittelbahnsteig liegt hier östlich der Variante 1.1. parallel zur Militärringstraße.

Bereich Schumacherring

Variante 2.1 Schumacherring - Kirche, die Haltestelle soll hier mit versetzten Seitenbahnsteigen ausgeführt werden, wobei die Trasse über den Schumacherring hinweg nördlich der Kirche geführt wird. Hier liegt der Einstiegsbahnsteig. Der Ausstiegsbahnsteig befindet sich zwischen Wohnbebauung und Schule.

Variante 2.2 Schumacherring - Schule, wie in der nachfolgenden Variantenuntersuchung ab Seite 5 beschrieben.

Variante 2.3 Schumacherring - Wald, der Mittelbahnsteig wird im Bereich nordöstlich des Schulgeländes im Wald gelegen ausgeführt.

Bereich Buschweg

Variante 3.1 Buschweg, die Trasse wird parallel zur Militärringstraße bis zum Buschweg nach Norden geführt und hier in einem Bogen bis zur Kindertagesstätte mit Bahnsteig in Mittellage ausgeführt.

Variante 3.2 Buschweg - Militärring, die Gleise führen wiederum parallel zur Militärringstraße bis zum Buschweg. Die Haltestelle wird als Mittelbahnsteig direkt an der Militärringstraße gebaut.

Zusätzliche Variante gemäß Vorschlag der Bezirksvertretung Ehrenfeld
(Beschluss aus der Sitzung vom 16.06.2008)

Variante 4 Alternativvariante BV - Buschweg, wie in der nachfolgenden Variantenuntersuchung auf Seite 8 beschrieben.

Erschließungswirkung der untersuchten Varianten:

Es wurden jeweils die Einwohner im 300-m-Umkreis und im 600-m-Umkreis um die jeweilige Haltestelle ermittelt.

Erschließungswerte	300-m-Umkreis	600-m-Umkreis
Var. 1.1 Tollerstraße (Schule)	1.281	4.334

Var. 1.2 Tollerstraße (Militärring)	804	3.503
Var. 2.1 Schumacherring (Kirche)	2.703	6.094
Var. 2.2 Schumacherring (Schule)	2.162	5.822
Var. 2.3 Schumacherring (Wald)	1.819	5.657
Var. 3.1 Buschweg	905	3.642
Var. 3.2 Buschweg (Militärring)	734	2.340
Var. 4 Buschweg BV (Hst. 1)	982	2.012
Var. 4 Buschweg BV (Hst. 2)	1.437	4.008

Bürgerbeteiligung

Da alle untersuchten Varianten Vor- und Nachteile aufweisen und somit nach erster Einschätzung keine Variante uneingeschränkt zu bevorzugen ist, wurde seitens der Verwaltung eine intensive Bürgerbeteiligung durchgeführt, um die betroffenen Anwohner und späteren Nutzer frühzeitig in die Variantendiskussion einzubinden.

Das Ergebnis der Variantenuntersuchung wurde am 21. Oktober 2008 in einer gut besuchten Bürgerversammlung den Bürgern des Stadtteils vorgestellt. In einer anschließenden Bürgerbefragung wurde dazu aufgerufen, diese Varianten zu bewerten und weitere Anregungen zu geben. Dazu wurde u. a. eine Beratung vor Ort im Bürgerschaftshaus angeboten. Insgesamt haben sich 346 Bürger beteiligt und ihre Anregungen zu den Varianten gegeben:

Nach einer ausführlichen Analyse des Bürgervotums ging die Variante 2.2 – Schumacherring - Schule mit 29,5 % als erstplatzierte Variante hervor. Diese nach dem Bürgervotum optimierte Variante biegt nach parallelem Trassenverlauf zur Militärringstraße in Höhe der Grundschule Richtung Westen ab, so dass die Haltestelle mit Seitenbahnsteigen mit einer Trassentieferlegung von 90 cm zwischen Schule und nördlicher Wohnbebauung liegen soll. Den Bürgern gefiel hierbei vor allen Dingen, dass die Grünflächen weitestgehend erhalten bleiben können (im Gegensatz zur Variante 4), die Haltestelle zentral gelegen ist, das Görlinger-Zentrum auf kurzem Wege zu erreichen ist und dass der Kostendeckel eingehalten werden kann. Als zweite Variante wählten die Bürger mit 23,7 % der Stimmen Variante 1.1 – Tollerstraße - Schule, bei der die Trasse bereits in Höhe der Tollerstraße Richtung Westen abbiegt und hier wiederum die Endhaltestelle als Mittelbahnsteig direkt vor der Gesamtschule entstehen soll. Die dritte Wahl der Bürger fiel auf die Variante 4 - Alternativvariante der Bezirksvertretung Ehrenfeld am Buschweg mit 20,2 %. Diese Variante ist diejenige mit der längsten Streckenführung. Die Trasse verläuft ebenfalls parallel zur Militärringstraße bis zum Buschweg, dort quert sie sowohl den Buschweg als auch ‚Am Hufenpfädchen‘. Jenseits der Straße ‚Am Hufenpfädchen‘ soll dann eine erste Haltestelle mit Mittelbahnsteig entstehen. Im Anschluss verläuft die Trasse parallel zum Buschweg um dann auf Höhe des Ingendorfer Wegs zu enden. Die Endhaltestelle wird als Mittelbahnsteig ausgeführt. Die Variante 2.2 – Schumacherring -Schule sollte sowohl aus verkehrlicher Sicht (Fußläufigkeit, Erschließung) als auch aus Gründen der Sicherheit und der Belebung des Görlinger-Zentrums als beste der drei Varianten weiterverfolgt werden.

Die favorisierten Varianten wurden näher untersucht und optimiert und den Bürgern in einer weiteren Veranstaltung am 15. Januar 2009 vorgestellt. Dabei wurde von den Anwesenden mehrheitlich Variante 2.2 favorisiert.

Variantenvergleich

Gemäß dem Auftrag des Verkehrsausschusses vom 30.05.2006 ist eine ausführliche Variantenuntersuchung vorgenommen worden. Die Verwaltung geht davon aus, dass dieser Prüfungsauftrag mit dem hier vorliegenden Variantenvergleich und der zugehörigen Beschlussvorlage erledigt ist.

Da das Ergebnis der Bürgerbeteiligung zeigte, dass nur noch drei Varianten in die engere Wahl kommen, werden diese Varianten nachfolgend ausführlicher dargestellt:

Aufgrund mehrfach geäußelter Verkehrssicherheitsbedenken aus der Bevölkerung am Knotenpunkt Ollenhauerring soll in der Detailplanung die Möglichkeit eines Ausstiegspunktes nördlich des Ollenhauerrings geprüft werden.

Variante 2.2

Trassenführung:

Bei allen drei Varianten soll die Weiterführung der Strecke ab der bestehenden Haltestelle Ollenhauerring zuerst in nördlicher Richtung parallel zur Militärringstraße erfolgen.

In Höhe der Tollerstraße ist von der Streckenführung eine bestehende Fußgängerbrücke aus Holz betroffen, die ersetzt werden muss. Die Trasse schwenkt nach ca. 350 m in einem Bogen nach Westen ab, um zwischen Grundschule und angrenzender Wohnbebauung in die Siedlung einzuschwenken. Die teilweise im landschaftlich geschützten Grünbereich liegende Trassenführung erfordert einen Grüneingriff, der erhebliche Ausgleichsmaßnahmen bedingt.

Die Länge der neuen Strecke beträgt 633 m. Im geplanten Bauabschnitt befindet sich ein Kreuzgleiswechsel.

Bahnsteige:

Durch eine Absenkung der Gleise im Bereich der Endhaltestelle wird ein ebenerdiger Einstieg vom Gehwegniveau ermöglicht. Die Bahnsteige verbleiben damit auf einer Ebene mit dem angrenzenden Gelände, so dass der nördliche Bahnsteig zusätzlich als Feuerwehrezufahrt zum östlichen Bereich der Wohnbebauung dienen kann und keine Rampen als Zuwegung zu den Bahnsteigen notwendig sind. Die Trasse verläuft im Bereich der Endhaltestelle zweigleisig und sowohl der nördliche als auch der südliche Bahnsteig weisen eine Mindestbreite von 4 m auf einer Nutzlänge von 50 m auf. Der südliche Bahnsteig wird zum Schulhof hin mit einem Gitter begrenzt.

Barrierefreiheit:

Die neue Endhaltestelle erhält durch die Absenkung der Gleise um 90 cm einen niveaugleichen, barrierefreien Bahnsteig mit einer Nutzlänge von 50 m.

Die Bahnsteige werden mit Leiteinrichtungen für Sehbehinderte gemäß üblichem Standard ausgestattet. Details zur Ausführung werden mit den zuständigen Interessenorganisationen abgestimmt.

Straßenverkehrsflächen:

Die heutigen Fahrbeziehungen werden auch in Zukunft beibehalten. Der Wendehammer an der Schule, der gleichzeitig als Feuerwehrezufahrt benutzt wird, ist weiterhin voll befahrbar. Die heutige Feuerwehrezufahrt zur Schule, die im Bereich des geplanten südlichen Bahnsteigs liegt, entfällt dort und soll zukünftig zwischen den Schulgebäuden hindurch unter der Pausenüberdachung erfolgen. Diese Überdachung muss hierfür mit einer Mindesthöhe von 4 m und ohne Glaselemente neu gebaut werden. Es entfallen keine PKW-Stellplätze. Zusätzliche Anforderungen bzw. Details werden im Rahmen der weiteren Planung abgestimmt und dementsprechend eingearbeitet. Die Fuß- und Radfahrwegebeziehungen (insbesondere auch die betroffene Veloroute) werden in der weiteren Planung optimierend angeschlossen.

Emissionen:

Es sind diverse Folgemaßnahmen erforderlich, um die Streckenführung inklusive der Endhaltestelle realisieren zu können. Abhängig von den Aussagen des Schall- und Erschütterungsgutachtens ist im Bereich des Bogens vor der Endhaltestelle und im Haltestellenbereich mit Schutzmaßnahmen zu rechnen. Dabei ist von baulichen Maßnahmen an Gleisen und Oberbau sowie zusätzlichen Maßnahmen an der umgebenden Bebauung auszugehen. Alle notwendigen Maßnahmen zum Lärmschutz werden nach den geltenden Richtlinien und Normen erfolgen. Die dabei geltenden Grenzwerte werden eingehalten.

Erschließung/ Lage der Haltestelle/ Sozialkontrolle

Um eine bestmögliche Erschließung und eine gute Sozialkontrolle zu erreichen, wird angestrebt, die Endhaltestelle so weit wie möglich in den bebauten Bereich hineinzuschieben. Im Bereich zwischen der Schule und der Wohnbebauung werden mehr als 5.800 Einwohner im 600-m-Umkreis erschlossen; der Fußweg zum Görlinger-Zentrum beträgt ca. 220 m. Die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung bietet eine gute soziale Kontrolle.

Führung der Buslinien:

Es ist vorgesehen die Streckenführung der Linie 127 beizubehalten, da es eine deutliche Nachfrage auch auf dem in Richtung Ossendorf führenden Ast der Buslinie gibt. Die Verknüpfung würde demnach weiterhin am Ollenhauerring erfolgen jedoch wird die Bedienungshäufigkeit auf einen durchgehenden 20-Minuten-Takt tagsüber und einen 30-Minuten-Takt abends angepasst.

Grüneingriff:

Die Flächeninanspruchnahme von Grünflächen fällt hoch aus. Entsprechende Ausgleichsflächen mit Ersatzpflanzungen werden laut einer Studie zu den Umweltauswirkungen angelegt und geschaffen.

Optionale Weiterführung der Trasse:

Eine Weiterführung der Trasse nach Esch/Pesch/Auweiler ist bei dieser Variante nur bei einem kompletten Umbau der geplanten Haltestelle möglich und somit mit erheblichen Kosten verbunden. Die Notwendigkeit einer Stadtbahnanbindung ist sehr stark von der weiteren

Siedlungsentwicklung abhängig. Die Prognosen gehen von einer stagnierenden oder sogar rückläufigen Bevölkerungsentwicklung in diesen Stadtteilen aus. Ein ausreichender Nutzen für eine Stadtbahnanbindung liegt unter diesen Voraussetzungen nicht vor. Unabhängig davon wird seitens der Verwaltung wie auch der KVB eine mögliche Anbindung über eine Streckenverlängerung der Linie 5 favorisiert.

Auswirkungen auf Schule/ Sonstige Folgemaßnahmen:

Die Realisierung von Variante 2.2 bedingt starke Eingriffe in das Schulgelände der Gemeinschaftsgrundschule Görlinger-Zentrum. Da es sich um eine integrative Grundschule mit 225 Schülern (davon ca. 50 lern- bzw. körperbehinderte Kinder) handelt, sind die Folgen und erforderlichen Kompensationsmaßnahmen in der weiteren Planung besonders sorgfältig abzuwägen und in der Detailplanung zu berücksichtigen.

Im Einzelnen wurden von der Schulverwaltung bzw. Schulleitung folgende Aspekte aufgeführt:

- es ist vor Ort ein Ausgleich für die entfallenden Schulhofflächen der Grundschule zu schaffen.
- es bestehen seitens der Schule starke Befürchtungen hinsichtlich der Auswirkungen des Lärms und der Erschütterungen aus dem Stadtbahnbetrieb auf den Unterricht. Dabei ist besonders zu beachten, dass viele Schüler an dieser Schule Konzentrationschwierigkeiten haben. Daher seien umfangreiche Schallschutzmaßnahmen an den Grundschulgebäuden erforderlich.
- es wird ein Verlust an Identität und Identifikation mit der Grundschule befürchtet, da die Grundschule zukünftig eingeeengt zwischen Stadtbahnhaltestelle und Gesamtschule liegen würde. Die Grundschüler profitieren nicht von der neuen Stadtbahn, sondern erfahren nur die negativen Aspekte. Aus der Elternschaft der Schule liegen ca. 200 Unterschriften gegen die Variante 2.2 vor.
- es müssten Maßnahmen gegen die missbräuchliche Benutzung des Grundschulgrundstückes durch Schülerinnen und Schüler der Gesamtschule zur Abkürzung der Wegebeziehung ergriffen werden. Hierzu müssten über die Abgrenzung der Stadtbahnanlagen hinaus ggf. zusätzliche Zäune zwischen Grundschule und Gesamtschule aufgestellt werden.
- es wären Maßnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit erforderlich, da sich die Verkehrssituation durch die neue Stadtbahnhaltestelle im Verhältnis zur heutigen Situation stark verändern würde.

Aus Sicht der Verwaltung müssen daher sämtliche Auswirkungen auf die Schule, sei es durch Lärm- und Erschütterung, Schulhofflächenausgleich oder geänderte Feuerwehrezufahrten im weiteren Verfahren detailliert geprüft und in die weitere Planung einbezogen werden. Dabei sind die geltenden Vorschriften und Richtlinien einzuhalten. Im gesamtstädtischen Interesse ist abzuwägen, welche Folgemaßnahmen erforderlich sind.

Kosten:

Die Kosten für die Var. 2.2 werden auf rd. 9,7 Mio. € inkl. Planungskosten und Mehrwertsteuer geschätzt. Damit wäre der vom Land vorgegebene Kostendeckel von 10 Mio. €

eingehalten.

Realisierungszeiträume:

Das Genehmigungsverfahren soll in 2010 in Angriff genommen werden, so dass 2011 ein Baubeschluss erfolgen könnte. Nach einer zweijährigen Planungs-, Ausschreibungs- und Ausführungsphase könnte die Streckenverlängerung im Jahr 2013 in Betrieb genommen werden.

Alternative 1 Variante 1.1:

Die anfänglich parallel zur Militärringstraße verlaufende Trasse soll in Höhe der Tollerstraße in Richtung Westen einbiegen und hier vor der Gesamtschule mit einem Mittelbahnsteig auf SO +90 cm enden. Der Bahnsteig erhält bei einer Nutzlänge von 50 m eine Breite von mind. 3,80 m. Die Haltestellenzugänge erfolgen über eine Rampe, die mit einer Neigung von max. 6 % ausgeführt werden soll. Die Neubaustrecke hat eine Länge von ca. 320 m. Vor dem Bogen wird ein doppelter Gleiswechsel eingebaut.

Es wird keine Straße gequert und es entfallen keine Parkplätze. Die Holzbrücke auf Höhe der Tollerstraße kann bestehen bleiben. Der Grüneingriff fällt geringer aus als bei der Variante 2.2.

Die Erschließungswerte bei dieser Variante sind niedrig. Lediglich 4.334 Einwohner werden durch diese Haltestelle im 600-m-Umkreis erschlossen, wobei die Schnittmenge zum 600-m-Umkreis der Haltestelle Ollenhauerring sehr groß ist. Die soziale Kontrolle ist gerade in den Abend- und Nachstunden nur unzureichend, da keine Wohnbebauung sondern lediglich das Schulgebäude unmittelbar an die Haltestelle angrenzt. Mit einer Entfernung vom Görlinger-Zentrum von 300 m ist die Fußläufigkeit schon nicht mehr so gut gegeben wie bei der Variante 2.2. An Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Schule sind vor allen Dingen Lärm- und Erschütterungsmaßnahmen als auch ein Ausgleich für die entfallende Schulhoffläche zu berücksichtigen.

Die zu erwartenden Kosten für die Variante 1.1 werden auf rd. 7,2 Mio. € inkl. Planungskosten und Mehrwertsteuer geschätzt. Damit wäre der Kostendeckel von 10 Mio. € eingehalten.

Alternative 2 Variante 4:

Die anfänglich parallel zur Militärringstraße verlaufende Trasse quert den Buschweg und die Straße ‚Am Hufenpfädchen‘. Auf Höhe des Schumacherrings soll die erste Haltestelle als Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von 50 m, einer Breite von 5,50 m und einer Höhe von SO+90 cm entstehen. Der folgende Trassenabschnitt verläuft wiederum parallel zum Buschweg und endet auf Höhe des Ingendorfer Weges ebenfalls in einem Mittelbahnsteig mit den oben genannten Maßen. Die Haltestellenzugänge erfolgen über Rampen, die mit einer Neigung von max. 6 % ausgeführt werden sollen. Die neugebaute Strecke wird 1664 m lang werden. Vor der letzten Haltestelle wird ein doppelter Gleiswechsel eingebaut.

Zwei aufwändige Straßenquerungen mit Bahnübergang müssen ausgeführt werden. Zahlreiche Wegebeziehungen im Landschaftsschutzgebiet nördlich des Buschweges müssen neu geregelt bzw. signalisiert werden. Die Holzbrücke auf Höhe der Tollerstraße muss erneuert werden. Die Grünflächeninanspruchnahme ist mit 25.100 qm fast dreimal so groß wie die in Anspruch genommene Fläche bei der Variante 2.2. Die neue Trasse verläuft im Bereich des

Buschweges durch ein Landschaftsschutzgebiet mit erheblichen Beeinträchtigungen für Flora und Fauna.

Erschlossen werden 6.020 Einwohner im 600-m-Umkreis. Durch den deutlichen Mehraufwand von gut 11 Mio. € gegenüber Variante 2.2 (durch längere Strecke und zusätzliche Haltestelle) werden lediglich etwa 200 Einwohner mehr erreicht.

Die soziale Kontrolle ist gerade in den Abend- und Nachstunden weniger gut, da die Haltestellen durch den Buschweg von der Wohnbebauung getrennt sind. Mit einer Entfernung vom Görlinger-Zentrum von 600 m (Haltestelle Buschweg) bzw. 850 m (Haltestelle Ingendorfer Weg) ist eine gute Erreichbarkeit des Zentrums kaum gegeben.

Die zu erwartenden Kosten für die Variante 4 werden auf rd. 20,8 Mio. € inkl. Planungskosten und Mehrwertsteuer geschätzt. Damit kann der Kostendeckel von 10 Mio. € nicht eingehalten werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr. 1-6