

Anlage 2.2

Bau eines zusätzlichen Busbetriebshofs Köln Ost der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) in Porz (Vorlagen-Nr. 3956/2019)

hier: Stellungnahme zu den ergänzenden Beschlüssen der Bezirksvertretung Porz vom 11.02.2021; Kostenkorrektur durch den Planungsfortschritt

Die Bezirksvertretung Porz hat in der Sitzung am 11.02.2021 den Beschlussvorschlag der Verwaltung um folgende Punkte ergänzt:

- „1. die gesamte Fläche wird nach dem Projekt Grün hoch 3 entwickelt. Hierbei ist insbesondere auf eine Entsiegelung von Flächen und geringstmögliche Versiegelung zu achten. Dort wo keine Solargewinnung auf den Dächern stattfindet soll eine Dachbegrünung erfolgen. Die Außenwände sind zu begrünen entsprechend dem Projekt Grün hoch 3.
2. Sämtliche zu errichtenden Bauten sind mindestens nach dem Passivhausstandard zu errichten, besser noch nach dem Passivhaus-Plus Standard.
3. Die Daten des Verkehrsgutachtens sind den wirklichen Daten anzupassen. Die in der Anlage 5 des Gutachtens genannten Ein- und Ausfahrten entsprechen nicht dem tatsächlichen geplanten Sachverhalt.
4. Vor der Realisierung ist der Bezirksvertretung ein genaues Ein und Ausfahrtkonzept mit den vorgesehenen Fahrstrecken in Porz als Vorlage zu geben.
5. Für die freie östliche Fläche mit fußläufigen Zugang zur Brucknerstr. ist ein qualifizierter Wettbewerb mit dem Ziel Wohnbebauung/Studentenwohnungen/Seniorenwohnungen/Kurzzeitpflege durch zu führen und entsprechende Wohnungen zu errichten
6. für die Erweiterungsfläche ist in ein qualifizierter Wettbewerb zur Entwicklung des Geländes als Mischgebiet aus zu loben.
7. Wir fordern die Verwaltung auf, zu prüfen, ob an der Fläche in der Kaiserstraße, ehemaliges Dielektra-Gelände, das Berufskolleg 10 angesiedelt werden kann. Auch eine Einrichtung für die Kurzzeitpflege von Senior*innen wäre hier wünschenswert.“

Stellungnahme der Verwaltung in Abstimmung mit der KVB:

Zu 1 und 2: Die Verwaltung hat die KVB als Bauherrin des Busbetriebshofes Ost gebeten die Umsetzung der Beschlusspunkte 1 und 2 zu prüfen.

Im Ergebnis ist es grundsätzlich möglich einzelne Gebäude (Werkstatt, Fahrdienstgebäude, u. a.) teilweise zu begrünen. In einer ersten Prüfung scheint die Begrünung von ca. 2.200 m² Dachflächen und 410 m² Fassadenflächen möglich.

Aufgrund der notwendigen Tragfähigkeit müssen alle Busverkehrs- und Busabstellflächen als geschlossene Asphalt- bzw. Betonoberflächen ausgeführt werden. Die anfallenden Wässer werden einer zentralen Versickerung über eine Rigole zugeführt. Im Bereich der Mitarbeitendenparkplätze wird eine Entsiegelung der Oberfläche geprüft.

Bei den Traversen, welche die Ladehauben über der Abstellfläche tragen, ist die Installation von Photovoltaikanlagen (PV) aufgrund fehlender vorhandener Flächen nur mit erheblichem zusätzlichen Aufwand infolge der konstruktiven Ausbildung und aus den höheren Anforderungen an die Statik möglich. Daher wird die Ausrüstung der Traversen mit PV nicht weiter verfolgt.

Anlage 2.2

Bezüglich der Passivhausbauweise sind lediglich das Fahrdienstgebäude und die Sozial- und Verwaltungsräume der Buswerkstatt als beheizte Gebäude grundsätzlich für die Passivhausbauweise geeignet. Sozial- und Verwaltungstrakt sind dabei durch die bauliche Verbindung mit den niedrig beheizten Hallenbereichen vermutlich nicht in zertifizierter Passivhausbauweise auszubilden; Einzelziele hinsichtlich Dämmung, Lüftungseffizienz und solarer Energiegewinnung können hingegen erreicht, teilweise sogar übererfüllt werden.

Für das Fahrdienstgebäude und den Sozial- und Verwaltungsbereich der Werkstatt ergeben sich insgesamt Mehrkosten in einer Größenordnung von 450.000 €; bei den Investitionsauszahlungen und Energieeinsparungen von ca. von 4000 €/Jahr.

Im Sinne des Gebäudeenergiegesetzes und der CO₂-Reduzierung ist eine Einbeziehung unbeheizter Gebäude (Transformatorstationen, Energiezentrale, Übergabestation und Umspannwerk) in die Passivhausbauweise weder vorgesehen noch sinnvoll. Daher wird die Passivhausbauweise auf den Sozial- und Verwaltungstrakt beschränkt.

Aus einer Umsetzung ergeben sich folgende Investitionen/Kosten:

1. BA	Investitionen	zus. Ergebnisbelastung
Grün Hoch 3	550.000 €	80.000 €/a
Passivhaus	450.000 €	20.000 €/a

Zu 3 und 4: Nach Auskunft der KVB berücksichtigen die Daten der Verkehrsgutachten den Endausbau und beziehen sich damit auf die geplanten Gesamtabstellkapazitäten. Im Herbst 2020 wurden anhand des tatsächlichen Fahrplans und einer weiteren Hochrechnung konkretere Angaben für die Spitzenzeiten gemacht, welche die vorher theoretischen Annahmen ersetzt haben. Aufgrund zukünftiger Fahrplanänderungen wird es jedoch immer wieder zu Veränderungen kommen, ohne dass dadurch die Kernaussage des Gutachtens tangiert wird. Betriebsbedingt werden auch zukünftig die meisten Aus- bzw. Einfahrten außerhalb der Verkehrsspitze stattfinden, so dass sie nur eine untergeordnete Rolle für die Leistungsfähigkeit der benachbarten Knoten spielen.

Der im Herbst 2020 aktualisierte Ein- und Aussetzplan würde zu folgenden Fahrten in der Morgen- und Nachmittagsspitzenzeit führen:

Uhrzeit	Einsetzf.	Aussetzf.	Gesamt
6:00 – 7:00	32	0	32
7:00 – 8:00	9	9	18
8:00 – 9:00	0	18	18

Uhrzeit	Einsetzf.	Aussetzf.	Gesamt
16:00 – 17:00	2	2	4
17:00 – 18:00	0	2	2
18:00 – 19:00	2	13	15

Die Routen innerhalb von Porz, um auf die Linienwege zu gelangen, sind grundsätzlich diejenigen, auf denen am wenigsten Energie bzw. Zeit verbraucht wird.

Anlage 2.2

Zu 5: Sämtliche freien östlichen Flächen mit fußläufiger Verbindung zur Brucknerstraße befinden sich im Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans mit dem Arbeitstitel: „Kaiserstraße in Köln-Porz“. Der Bebauungsplan setzt an dieser Stelle Industriegebiet und für Teilbereiche Gewerbegebiet fest. Eine auf Dauer ausgelegte Wohnnutzung, wie sie an dieser Stelle vorgeschlagen wird, ist innerhalb dieser Gebietskategorien planungsrechtlich unzulässig. Aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplans wäre ausschließlich eine gewerbliche Wohnnutzung (temporäres Wohnen), zum Beispiel in Form von Betriebswohnungen oder „Boarding-Houses“, möglich.

Eine Änderung des bestehenden Planungsrechts zur Ermöglichung einer dauerhaften Wohnnutzung erscheint wenig sinnvoll. Die Ausweisung eines Wohngebiets in unmittelbarer Nachbarschaft des angedachten Busbetriebshofs der KVB würde zwangsläufig zu immissionsschutzrechtlichen Konflikten führen. Eine dauerhafte Wohnnutzung generiert einen hohen Schutzanspruch gegenüber angrenzenden Nutzungen, beispielsweise im Umgang mit dem Thema Lärmimmissionen. Die Ansiedlung einer derartigen Wohnnutzung würde mit einer erheblichen Einschränkung der Betriebsabläufe des Busbetriebshofs einhergehen. Solche Einschränkungen gilt es zu vermeiden.

Darüber hinaus würde eine Umnutzung der derzeit gewerblichen Flächen zu Wohnzwecken zwangsläufig zu einem Verlust von Flächen zur Schaffung von Arbeitsplätzen führen.

Aufgrund der aufgezeigten Rahmenbedingungen empfiehlt die Verwaltung, die Fläche auch zukünftig für eine gewerbliche Nutzung zu erhalten und diesem Punkt des Änderungsantrags nicht zu folgen.

Zu 6: Die in der Anlage dargestellte „Erweiterungsfläche“ ist zwingend für den zweiten Bauabschnitt des Betriebshofs erforderlich und wird zukünftig vollständig zur Busabstellung gebraucht. Die Umsetzung ist bis 2030 vorgesehen.

Zu 7: Auf Anregung der Bezirksvertretung Porz wurde die Verwaltung bereits am 14.05.2018 beauftragt, „einen Neubau für das Berufskolleg Porz im Stadtbezirk Porz zu prüfen. Bei der Prüfung ist u. a. das ehemalige Dielektra-Gelände einzubeziehen“ (Beschlusspunkt 7). Schon damals schied die Nutzung der Fläche auf dem Dielektra-Gelände nach Einschätzung der Verwaltung aus. Die Verwaltung hält weiterhin daran fest, das Berufskolleg langfristig nach Deutz an den Standort Eitorfer Straße zu verlegen. Dies ist u. a. in der vom Rat beschlossenen Schulentwicklungsplanung 2020 (Vorlagen-Nr. 0418/2020) unter der Maßnahme M88a verankert.

Die Etablierung einer Pflegeeinrichtung für Seniorinnen und Senioren ist im Rahmen der planungsrechtlichen Möglichkeiten denkbar. Anlagen für soziale und gesundheitliche Zwecke sind sowohl im Gewerbegebiet, als auch im Industriegebiet als ausnahmsweise zugelassene Nutzung möglich. Sämtliche Flächen befinden sich außerhalb des KVB Grundstücks. Entsprechend gilt es mit den jeweiligen Eigentümer*innen und Vorhabenträger*innen zu klären, ob die Bereitschaft besteht die vorhandenen Projektideen anzupassen und zu überarbeiten.

Kostenkorrektur durch den Planungsfortschritt:

Bei Erstellung der Vorlage in 2019 lagen lediglich grobe Kostenschätzungen für den ersten Bauabschnitt vor. Inzwischen wurden die Planungen weitergeführt und schrittweise konkretisiert. Ein Ergebnis ist, dass es ökologisch und ökonomisch sinnvoller ist, bestimmte Infrastrukturen wie Sozialräume und die Werkstatt und Lagerflächen bereits jetzt in ihrer endgültigen Bauweise zu realisieren. Es hat sich unter o. g. Gesichtspunkten nicht als sinnvoll herausgestellt für den 1. Bauabschnitt Provisorien zu schaffen. Zum einen können dadurch die Arbeitsabläufe verbessert sowie Überführungs- und Anlieferfahrten reduziert werden. Zum anderen können diese Einrichtungen bei Realisierung des zweiten Bauabschnitts problemlos erweitert und weiter genutzt werden. Dieses wird sich zudem kostenreduzierend auf den zweiten Bauabschnitt auswirken.

Anlage 2.2

Der Planungsfortschritt mit den hier dargestellten Veränderungen führt dabei für die erste Baustufe zu einer Erhöhung der Investitionen auf 44,7 Mio. €. Hiervon sind die zu erwartenden Zuschüsse in Höhe von 7,2 Mio. € in Abzug zu bringen.

Darüber hinaus bedingt die Inbetriebnahme der Werkstatt im 1.BA inklusive der Betriebshoforganisation zusätzliche Personalkosten. Die in der Vorlage ausgewiesene Ergebnisbelastung von 3,0 Mio. Euro/Jahr erhöht sich damit bis 2025 schrittweise auf 4,1 Mio. Euro/Jahr. Die zusätzlichen Investitionen werden sich dabei auch kostenmindernd auf eine noch zu planende 2. Baustufe auswirken, da Teile der Werkstatt und die Waschhalle bereits in dieser Baustufe realisiert werden. Im Wirtschaftsplan der KVB sind dafür sukzessiv ansteigende Kosten von 3,5 Mio. Euro/Jahr eingeplant. Die Einbeziehung der Änderungsbeschlüsse der BV zu 1 und 2 steigert die Investitionen auf 45,7 Mio. Euro. Sollten diese Ergänzungen mit beauftragt werden, würde sich die Ergebnisbelastung entsprechend auf 4,2 Mio. Euro/Jahr erhöhen. Unter Einbeziehung der aus dem Planungsfortschritt resultierenden Kosten und der Zuschussmöglichkeiten ergibt sich ein Eigenanteil der KVB in Höhe von 38,5 Mio. Euro.

Die zusätzlich jährliche nicht bereits im Wirtschaftsplan der KVB enthaltene Ergebnisbelastung erreicht in 2025 eine Höhe von 0,6 Mio. Euro/Jahr, mit den Änderungen der BV Porz von 0,7 Mio. Euro/Jahr und wird aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages von der Stadtwerke Köln GmbH (SWK) ausgeglichen. Unter sonst gleichen Bedingungen kann dies potenziell zu einer Ergebnisbelastung im Kernhaushalt durch eine geringere Gewinnausschüttung der SWK an den städtischen Haushalt führen. Dies ist in der Vorlage auch so dargestellt. Der Zeitpunkt der haushaltsmäßigen Belastung wird auf das Jahr 2024 prognostiziert.