

Kritikpunkte an der Beschlussvorlage zur Ost-West-Achse mit Anlagen

Keine höhere Beförderungskapazität beim Tunnel

Zur Erinnerung: Ausgangspunkt für das ganze Projekt war die Erhöhung der Beförderungskapazität auf der Ost-West-Achse. Doch der Tunnel bringt keinerlei Kapazitätserhöhung gegenüber der oberirdischen Lösung. Durch die Langzüge (90 m) sollen die Kapazitäten auf der Linie 1 erhöht werden, oben oder unten mit der gleichen Kapazitätserhöhung von 50 % - lediglich für die Linie 1.

Nun werden andere Aspekte in den Vordergrund geschoben: Stadtraum-Entwicklung, Störungen des Bahnverkehrs, bis hin zu Karneval und CSD.

Kriterienkatalog

In Form eines Katalogs gegenübergestellt wurden zunächst nur Nutzen-Kriterien. Themenbereiche, die eher zugunsten des Tunnels ausgehen, werden zu mehreren Kriterien aufgeblasen, insbesondere die 8 Kriterien zur Stadtraum-Entwicklung und 5 zu den Querungsverkehren. Für die Aufstellung dieser 13 Kriterien finden sich keine konkreten Aufträge aus früheren Ratsbeschlüssen, die in der Vorlage angeführt sind.

So kommen dann unhaltbare Aussagen zustande, 20 Kriterien von 33 sprächen pro Tunnel.

Die Kriterien des Aufwands wurden zwar im Text der Anlage benannt und beziffert, aber zunächst nicht in eine Tabelle aufgenommen. Dies hat die Verwaltung mittlerweile nachgereicht. 14 dieser Kriterien gehen zugunsten der oberirdischen Lösung aus. Beide Tabellen zusammen ergeben rein quantitativ ein Verhältnis von 24:21 Aufwand/Nutzen-Kriterien für die oberirdische Variante.

Allerdings müssen die Kriterien auch gewichtet werden. Dies hat die Verwaltung explizit nicht vorgenommen, es sei Sache der Politik. So liegt auf der Hand, dass die „Blickbeziehungen“ nicht genauso schwer wiegen wie etwa die Barrierefreiheit.

Quantitativ wie qualitativ sprechen die Entscheidungskriterien für oberirdisch.

Stadtraum-Entwicklung

Eine Verschlechterung im Stadtraum ergibt sich durch alle drei Tunnelrampen. Eine drastisch verschärfte Trennwirkung entstünde am Heumarkt sowie im Mauritiusviertel. Die Rampe am Heumarkt würde diesen bis auf einen schmalen Durchgang zerschneiden. Das Mauritiusviertel würde durch die Rampe unüberwindbar getrennt und die Haltestelle Mauritiuskirche entfiel ersatzlos.

Auch bei der oberirdischen Variante werden Autoverkehr und Parkplätze im Seitenraum drastisch reduziert, die Auto-Umfahrung um den Neumarkt unterbunden und der Platz an das Aposteln-Viertel angeschlossen. Das ergibt auch dann viele Möglichkeiten der stadträumlichen Gestaltung, wenn die Straßenbahn oben bleibt. Der Stadtraum gewinnt durch eine im grünen Bett verlaufende Straßenbahn und dem Blickkontakt nach draußen.

Querungen

Zu den Querungszeiten durch Rad- und Fußverkehr werden ebenfalls 5 Kriterien gelistet, Eine attraktive Gestaltung des Neumarkts mit Anbindung an die Fußgängerzone sowie

eine boulevard-ähnliche Gestaltung im Innenstadt-Abschnitt sind auch bei der oberirdischen Lösung möglich, wenn der Durchgangsverkehr herausgenommen wird.

Straßenbündige Haltestellen mit grünen Gleisen sind leicht zu queren sind und bilden stadträumlich keine Blockaden.

Stadtbahnen müssen in dem kurzen Innenstadtabschnitt langsamer fahren, ein Miteinander von Bahn-, Rad und Fußverkehr ist möglich, wie man in vielen anderen Städten sieht, wie Freiburg, Augsburg Zürich.

Kosten und „bis zu 95% Fördergelder“

Die Baukosten der Tunnelvariante liegen jetzt schon bei 1,4 Milliarden € brutto. Hingegen liegt die oberirdische Variante bei nur 220 Millionen € brutto.

Die Fördermittel beziehen sich immer nur auf die veranschlagten Kosten bei Baubeginn. Spätere Kostensteigerungen, die absolut sicher sind, bleiben überwiegend bei der Stadt hängen.

Bei der Nord-Süd-Stadtbahn stieg der städtische Eigenanteil, - OHNE die Kosten des Stadtarchiv-Unfalls - von 55 Millionen Euro auf über 1 Milliarde Euro an. (Verwaltungsmitteilungen 3335+3336/2015).

Treibhausgasemissionen

Viel zu wenig Gewicht wird dem Kriterium Treibhausgasemissionen beigemessen. Für den Bau des Tunnels gibt die Verwaltung 283.000 t CO₂ Emissionen an, mit angenommenem technischen Fortschritt angeblich weniger.

Das Umweltbundesamt stellt fest, das die Kosten pro Tonne eigentlich mit 791 Euro angesetzt werden müssten (in der NKI werden sie aber nur mit 145 Euro pro Tonne berechnet).

Köln hat den Klimanotstand ausgerufen und will bis 2035 klimaneutral sein. Die Emissionen fallen vor und während der Bauzeit an, und nicht über die die Amortisations-Dauer von 80-100 Jahren Lebenszyklus eines Tunnels. Damit würden die Klimaziele gerissen.

Fahrtzeit ist nicht gleich Kunden-Reisezeit

Die Annahmen bei der KVB-Betriebssimulation im Tunnel sind folgende:

- 55-70 km/h Geschwindigkeit
- Entfall der Haltestelle Mauritiuskirche
- weniger Querungen/Störungen

Trotzdem ist die Bahn im Tunnel nur 3 bis 4 Min schneller, und dies auch nur gegenüber dem heutigen Fahrplan. Von diesem Zeitvorteil haben nur diejenigen Fahrgäste etwas, die über die Innenstadt hinaus fahren wollen.

Die meisten Fahrgäste wollen in die Stadt. Die Reisezeit für die Fahrgäste, die in der City aus- und einsteigen, ist natürlich keineswegs kürzer, denn sie müssen ja bis zu 4 Tiefetagen überwinden. Der Wegfall der Haltestelle Mauritiuskirche der Linie bedeutet zudem längere Fußwege.

Zudem wird festgestellt, dass der Heumarkt nach wie vor ein Nadelöhr bleibt und sich dort die Bahnen stauen können: „Wegen der durchgängigen Blocksicherung wird dieses Risiko bei der unterirdischen Lösung etwas höher eingeschätzt.“ heißt es. Auch aus diesem Grund stehen Fahrtzeitvorteile in Frage.

Nutzen-Kosten Berechnung

Den Nutzen-Kosten-Indikator für die Förderfähigkeit von 1,0. erreichte der Tunnel im Jahr 2018 gerade mal so eben. Trotz enormer Kostensteigerungen um 45% liegt der Nutzen-Kosten-Indikator nun aktuell auf wundersame Weise bei 1,4.

Die oberirdische Variante 2018 hatte einen Nutzen-Kosten-Indikator von 2,3 und ist jetzt auf 1,3 gesunken. Obwohl diese Variante eine viel geringere Bauzeit hat, weitaus weniger klimaschädlich, viel kostengünstiger und barrierefreier ist. Wir bezweifeln diese Ergebnisse. Nicht ohne Grund wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung dazu bisher unter Verschluss gehalten. Wir haben die Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz beantragt.

Immerhin wird durch das beigefügte Rechtsgutachten klargestellt, dass für die Förderfähigkeit nicht der Vorschlag mit dem höheren NKI genommen werden muss.

Bauzeit

Die angegebene Tunnelbauzeit ist massiv geschönt und unseriös. Die Denkmalpflege hat einen Bericht verfasst, der deutlich macht, was in diesem Kernsiedlungsbereich alles unter der Erde liegt (Anlage 4.18). Den Zeitraum für die Bergung der zahlreichen und vielfach sehr wertvollen Bodendenkmäler schätzt die Archäologische Bodendenkmalpflege auf 10 Jahre.

Und die Verwaltung schätzt die Gesamtbauzeit auf - ebenfalls 10-12 Jahre! Denn: *„Dieser Zeitansatz kann sich entsprechend verkürzen, wenn die archäologischen Ausgrabungen parallel erfolgen können, was bei der Ermittlung der Gesamtbauzeit eingeflossen ist.“*

Das hat bei der Nord-Süd-Bahn auch schon nicht funktioniert und ist einfach nur dreist. Tatsächlich wird die Innenstadt voraussichtlich für zwei Jahrzehnte aufgerissen.

Hingegen benötigt der oberirdische Ausbau in der Innenstadt nur 3-5 Jahre mit erheblich weniger Sperrungen und Dreck in der Innenstadt. Auch könnten hier sofort Maßnahmen wie Reduzierung des MIV und des Parkraums, Anbindung des Neumarkts u.a. umgesetzt und damit die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt rasch verbessert werden.

Baustellenmanagement

Der Kollateralschaden für den Einzelhandel durch die erheblichen Bautätigkeiten wird massiv unterschätzt.

Der extrem problematische Baugrund bereitet erhebliche Probleme: mit Grundwasser und Hydraulik, den Gesteinsarten. Eine sehr umfangreiche Baugrubensicherungen ist erforderlich. Massive Betonkonstruktionen für die Haltestellenbauwerke, Abdeckelungen, Behelfsdeckel und Behelfsbrücken einschl. Aushub der dafür erforderlichen Baugruben.

Der Aushub wird über 30m tief, große Aushub-Mengen fallen an. Nur für den Aushub am Rudolfplatz sind 11.700 LKW zum Abtransport nötig.

Zum Grundwassermanagement, das in Rheinnähe natürlich problematisch ist und schon bei NSB so schief ging, findet sich in hunderten Seiten der Unterlagen nur ein kurzer Absatz.

„Die neuen Haltestellen und unterirdischen Tunnelstrecken liegen daher in sehr weiten Bereichen im Grundwasser. ...Daher werden sehr massive Grundwasserhaltende Baugrubensicherungen erforderlich.“ Es werden wasserdichte Baugruben erforderlich“ –

heißt es schmallippig und man verweist auf „übliche Verfahren“.

Die Baugrubensicherung will man aber nicht mit der sichersten Methode der Vereisung bewerkstelligen, dies sei laut Verwaltung zu kostenintensiv. Sondern konventionell mit Schlitzwänden, wie schon bei der Nord-Süd-Bahn.

„Die Anzahl der Einschränkungen und der temporären Sperrungen (Straßen und Gleise) durch den komplexen Bauablauf ist sehr umfangreich.“

„Die Linien 3, 4 und 18 am Neumarkt werden für eine längere Zeit (ca. 14 Monate) unterbrochen. Ebenso muss die Linie 9 zur Errichtung der Rampe in der Jahnstraße für einen längeren Zeitraum (ca. 24 Monate) in der Jahnstraße unterbrochen und stattdessen umgeleitet werden.“ Weitere mehrmonatige Sperrungen werden vorkommen.

Außerdem braucht man beim Tunnelbau natürlich viel mehr Ablageflächen und Baustellenverkehre für das Baustellenmanagement, bis hin zu einer notwendigen extra Verlegung einer Löschwasserversorgung während der Bauzeit.

Personalressourcen

Der in der Vorlage angegebene Personalbedarf deckt nur die Planungsphasen LP3 bis LP6 bis zum Baubeginn ab, nämlich:

-21 zusätzliche Stellen für oberirdisch, davon derzeit 4 besetzt;

-28 Stellen für Tunnel, davon erst 5 besetzt.

Ein dramatisch höherer Personalbedarf entsteht aber während der Bauzeit. Für zwei vergleichsweise kleinere Maßnahmen (Verlängerung und barrierefreier Ausbau der Gürtelstrecke) gab die Verwaltung Ende 2023 den Personalbedarf mit 40 Stellen mehr im Dezernat und 5 Stellen mehr bei der KVB an. Die Verwaltung verwies zudem auf eine „hohe Vakanzquote (beispielhaft für der Ingenieur*innen- und Techniker*innenbereich beim Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau mit Vakanz von derzeit rund 22 %“. (Antwort auf SPD-Anfrage **2430/2023**)

Käme der Tunnel, wären enorme Personalressourcen gebunden, die für eine echte Verkehrswende dringend gebraucht werden. Schon jetzt werden viele Beschlüsse aus Personalmangel nicht umgesetzt.

Zivilgesellschaft

22 Verbände der Kölner Zivilgesellschaft haben sich in einem Offenen Brief gegen einen Tunnel und für einen vernünftigen oberirdischen Ausbau stark gemacht.

<https://ag-verkehrswende.koeln/>

Sie alle sagen: Mit den Milliarden und den Personalressourcen könnte man die KVB oberirdisch hervorragend ausbauen. Der Nutzen ist ganz klar größer: es geht schneller, ist viel kostengünstiger, klimafreundlicher und barrierefreier. Wir brauchen jetzt rasch Verbesserungen, das geht nur oberirdisch.

Bündnis Verkehrswende Köln,

im Juni 2024

Ertüchtigung der Ost-West-Achse: Widerlegung der Argumente der KVB für eine Tunnellösung und gegen die oberirdische Ertüchtigung



Auf dem Unternehmensblog der KVB (auch als Faltblatt verteilt) werden zum Thema Ertüchtigung der Ost-West-Achse eine Reihe von Aussagen und Behauptungen aufgestellt, die so nicht haltbar sind. Dazu nehmen wir Stellung.

Aussage: *Mit einem Tunnel könnte der Stadtbahn-Betrieb „ganzjährig störungsfrei von den Einflüssen an der Oberfläche und damit deutlich zuverlässiger durchgeführt werden“.*

Es handelt sich um 2,4 km Schienen, die unter das Pflaster gelegt werden sollen. Danach fahren die Bahnen wieder oben im Straßenverkehr. Dies ist der Hauptgrund für Unzuverlässigkeiten oder Störungen. Wenn oberirdisch Störungen vorliegen, dann betrifft das auch die dahinter fahrenden Bahnen, egal ob sie im Tunnel oder oben fahren. (Staus im Tunnel gibt es auch – siehe Appellhofplatz, dort stauen sich die „U“-Bahnen)

Aussage: *„Von 2017 bis Herbst 2023 kam es auf der Strecke zwischen den Haltestellen Universitätsstraße und Heumarkt zu 344 Unfällen mit 258 leichtverletzten, acht Schwerverletzten und drei Toten. Im Schnitt ist das ein Unfall jede Woche, den es nicht gäbe, würde die Stadtbahn unterirdisch verkehren“. (KVB-Blog)*

Die KVB-Zahlen stimmen nicht, der Abschnitt ist kein Unfallschwerpunkt. Die Polizeistatistik weist gänzlich andere Unfallzahlen mit Beteiligung der Straßenbahn für den tatsächlich betroffenen Abschnitt Heumarkt-Moltkestraße aus (nur dieser Teil würde untertunnelt, nicht bis zur Universitätsstraße). In den Jahren 2017-2023 gab es laut Polizei 48 Verkehrsunfälle insgesamt, 35 mit Leichtverletzten, sieben mit Schwerverletzten, keine Verkehrsunfälle mit getöteten Personen.

Über die Hälfte der Unfälle sind dabei vom Autoverkehr verursacht. Wenn der Durchgangsverkehr herausgenommen und Parkplätze im Seitenraum beseitigt werden, wie es auch die oberirdische Variante vorsieht, entfallen viele Unfallursachen. Es entsteht genug Platz für eine störungsarme oberirdische Promenade der Umweltverkehre (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr).

Aussage: *„Mit anderen Baumaßnahmen hat diese Förderung nichts zu tun: Die Gelder werden grundsätzlich projektbezogen bewilligt. Der Ausbau der Ost-West-Achse schließt also die Umsetzung notwendiger weiterer Maßnahmen für die Verkehrswende keinesfalls aus.“*

Die KVB selbst hat jetzt bereits eine Streichliste vieler wichtiger Ausbauprojekte aus Geldmangel vorgelegt. An der aufwändigen Verlängerung von 34 Haltestellen für Langzüge will sie jedoch festhalten, ebenso am Tunnel, obwohl gerade ein Tunnel viel höhere Betriebskosten zur Folge hat,

Großprojekte verhindern eine Verkehrswende und befördern sie nicht.

Richtig ist zwar: Gelder werden projektbezogen bewilligt. Aber die Frage ist, ob man für ein Großprojekt Personal einsetzt und Fördermittel beantragt. Oder ob man stattdessen solche Ausbauprojekte angeht und Fördermittel dafür beantragt, die tatsächlich einen Mehrnutzen bringen.

Die Verwaltung hat klargestellt, dass Fördermittel auch für andere Kölner Projekte beantragt werden können.