

Faktencheck: Kriterienkatalog der Stadt Köln zum Ost-West-Tunnel

Quelle: Kriterienkatalog [https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp? kvonr=120696](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?kvonr=120696)

Es handelt sich nicht um eine Kosten-Nutzen-Auswertung obwohl das immer suggeriert wird.
Im 64-seitigen Kriterienkatalog wird nur der „Nutzen“ der Varianten gewertet.
Der „Aufwand“ ab Seite 38 wird in der Auswertung auf S. 4-5 ignoriert.

Warum wurde der „Aufwand“ nicht gewertet? „Man habe nicht daran gedacht, könne man aber machen.“ (Antwort auf Nachfrage eines Grünen-Politikers in der Fragestunde am 4.6.24)
„Nicht daran gedacht“? Auf Seite 3 unten wird extra darauf hingewiesen: **„Der Aufwand wird nicht bewertet, sondern ist eine Auflistung von Fakten, die sich aus den Planungen ergeben haben.“**

Alle **14 Kriterien** aus dem Kapitel **„Aufwand“** wie **Investitions-/Baukosten, Instandhaltung, Betriebskosten, Finanzierungskosten, Genehmigungsverfahren, Bauzeit, Baugrund, Hydrologie, Archäologie, Bauausführung, Baulogistik, Einschränkungen für Anwohner, Baulärm, verkehrliche Einschränkungen** müssten „gegen den Tunnel“ gewertet werden. Damit würden nur noch **„22 von 47 Kriterien“** für den Tunnel sprechen. Ein völlig anderes Ergebnis als öffentlich verkündet.

Nutzen

1. Stadtverkehr

1.1. Stadtbahn- und Busverkehr

1.1.1 Fahrzeit (S. 7) untersuchte Strecken

Bei den Bahnfahrten wird eine Reduzierung von **3-4 Minuten** genannt, obwohl die Fahrt aktuell bei den 4 Haltestellen nur **8 Minuten** dauert (S. 8). Wenn man je Station ca. 1 Minute als feste Zeit für **Anfahrt, Haltezeit und Bremszeit** ansetzt, ist praktisch **keine kürzere Fahrzeit möglich**. Die angebliche Geschwindigkeit von 70 km/h ist auf den Strecken zwischen den 4 Stationen illusorisch.

Bei den Bahnfahrten spricht der Katalog von **„Fahrzeit“**, nicht von **„Reisezeit“** wie bei den anderen Verkehrsmitteln, weil dazu auch die Zugangswege zu den 30 m tiefen Stationen gerechnet werden müssten. Für Abstieg und Aufstieg ist dafür min. 1 Minute gesamt zu erwarten.

Die Fahrzeiten der Busse 136 und 148 sind mit **8-9 Minuten** auf der Strecke **falsch** (Seite 8). Laut KVB-Auskunft brauchen die Busse aktuell **4-5 Minuten**.

1.3 Radverkehr

(S. 19) Radfahrende haben eine irre Zeitersparnis von **24-42 Sekunden** auf der Strecke. Diese rein theoretische aber nicht praktische Ersparnis führt in der Wertung zu 100% **„Pro Tunnel“**.

1.5 Motorisierter Individualverkehr

1.5.3 Autofahrer sind immerhin bis zu **1 Minute** schneller (S 24 unten).

Natürlich erhalten alle Punkte bezüglich der Zeiten die Wertung „Pro Tunnel“.

Prozentuale Differenzierungen in den Wertungen gibt es nicht, nur „Oben oder Unten“.

2. Stadtraum (S. 27)

Dieser Nutzen wird mit 8 Unterpunkten künstlich aufgebläht um 7 Punkte „Pro Tunnel“ zu werten.

Punkte wie **„Freiraumstrukturen definieren“** **„Raumkontur und Nutzungen stärken“** oder

„Blickbeziehungen betonen“ sind mehr Stadtplaner-Schlagworte als sachliche Fakten. Genauso gut könnten diese Aspekte auch zu einem Kriterium zusammen gefasst werden.

Die Betrachtung erfolgt anhand der Pläne und der Visualisierungen. Visualisierungen sind immer Meinungsmache, besonders mit unrealistischen Straßen fast ohne Autos.

3.3.2 Treibhausgas (THG)-Bilanz (S 36-37)

Die THG-Mengen in der Alt. 2 sind aufgrund der massiven Ingenieurbauwerke mit großen Beton- und Stahlmengen um ein Vielfaches höher. 282.500 t-CO2 zu 32.700 t-CO2 (S.38) Faktor 8,6!

Faktencheck: Kriterienkatalog der Stadt Köln zum Ost-West-Tunnel

Aufwand

1.1. Investitionskosten (S. 39-41)

Alt 1 und 2: Folgende Hinweise zu den (Bau-)Kosten sind zu beachten:

Der erweiterten Kostenschätzung liegt ein geotechnischer Bericht... zugrunde.

Wo gibt es die erweiterte Kostenschätzung?

Bei allen weiteren 8 bzw. 10 Punkten steht: „Kosten sind nicht enthalten“ Damit sind schon jetzt je nach Variante vermutlich 20 bzw. 100 Mio. oder mehr zu erwarten

1.2 Instandhaltungskosten (S. 41)

Alt. 1: Aktuelle Zahlen sind nicht bekannt. Die KVB kennt ihre aktuellen Instandhaltungskosten nicht?

1.3 Betriebskosten (S. 42)

1.3.1 Anlagen

Alt. 1: keine

Alt. 2: 1,04 Mio. / Jahr für Aufzüge und Rolltreppen

1.4.1 Förderung (S. 43)

Alt.1: bis zu 95 % Förderung der zuwendungsfähigen Kosten

Alt.2: bis zu 95 % Förderung der zuwendungsfähigen Kosten

Was sind zuwendungsfähige Kosten?

„In den Baukosten sind keine Sicherheitszuschläge für Unvorhergesehenes berücksichtigt.“ (S. 39)

Außerdem: Unabhängig vom Ergebnis der Kosten-Nutzen-Untersuchung entscheidet der Fördergeber in welcher Höhe oder ob grundsätzlich eine Förderung bewilligt wird. (S. 43) Angesichts knapper Kassen bei Bund und Ländern, kann also auch weniger oder gar nichts gefördert werden.

Eine erwartbare Überschreitung der Baukosten auf 2 oder 3 Milliarden wird voraussichtlich nicht mehr gefördert. Ein Rechtgutachten dazu: *Anträgen auf nachträgliche Erhöhung der Zuwendung ist grundsätzlich nicht zu entsprechen. (vgl. Nummer 5.4.3 VV-ÖPNVG NRW zu § 13 ÖPNVG NRW).*

1.3 Betriebs- und Wartungskosten (S 43-44)

„In Summe sind die Betriebskosten für Anlagen und Betrieb in der Alternative 2 etwas höher, da zu den oben genannten Zahlen noch Kosten für Beleuchtung, Lüftungsanlagen usw. hinzukommen“.

Etwas höher? Warum keine konkreten Zahlen?.

2. Genehmigungsverfahren (S. 48)

Einwand- und Klagerisiko

„Die Anzahl der Betroffenen ist wahrscheinlich groß. bzw. ...ist sehr groß (Tunnel).

Archäologie wird in beiden Varianten genannt aber nicht beziffert, obwohl oberirdisch nur wenig zu erwarten ist. Einwände und Klagen werden beim Tunnelbau mit Sicherheit um ein Vielfaches höher sein.

2.2 Bauzeit (S. 49)

Alt 2: Zudem werden umfangreiche archäologische Ausgrabungen erforderlich. Aus Sicht des Römisch-Germanischen Museums / Archäologische Bodendenkmalpflege und -denkmalschutz (RGM) wird von ca. 10 Jahren ausgegangen.

2.3 Baugrund (S. 51)

Umfang der erforderlichen Erkundungsmaßnahmen:

Alt. 1 Diese erfolgen bis zu einer Erkundungstiefe von ca. **6 - 8 m**.

Alt. 2 Diese erfolgen bis zu einer Erkundungstiefe von ca. **60 m**.

Faktencheck: Kriterienkatalog der Stadt Köln zum Ost-West-Tunnel

Setzungen (S. 52)

Alt 2: Durch den Vortrieb und den damit im Zusammenhang stehenden Senkungen können an den Gebäuden konstruktive Schäden auftreten. Neben konstruktiven Schäden sind auch Schäden an Abdichtungen zu betrachten.

Kosten sind dafür nicht eingeplant

Der Baugrund stellt bei unterirdischen Verkehrsanlagen das größte Risiko dar.

Kosten sind dafür nicht eingeplant.

2.4 Hydrologie (S. 53)

Alt 1: Das Wasser wurde nicht betonangreifend eingestuft. Für die Korrosionswahrscheinlichkeit in Bezug auf Stahl liegen keine Untersuchungen vor.

Alt 2: Die neuen Haltestellen und unterirdischen Tunnelstrecken liegen daher in sehr weiten Bereichen im Grundwasser.

Daher werden sehr massive grundwasserhaltende Baugrubensicherungen erforderlich. Es werden allerdings keine unüblichen Verfahren eingesetzt.

Das Wasser wurde nicht betonangreifend eingestuft. Für die Korrosionswahrscheinlichkeit in Bezug auf Stahl liegen keine Untersuchungen vor.

Es gibt keine Untersuchungen bezüglich „Korrosionswahrscheinlichkeit von Stahl“. Sehr unglaublich.

2.6 Bauausführung (S. 59)

Bodenaushub

Es fallen sehr große Aushubmengen an, z. Bsp. Baugrube Rudolfplatz ca. 117.000 m³.

Schätzung gesamt.ca. 1,5 Mio. m³, die durch den Tunnel versiegelt werden und die Hochwassergefahr im Stadtgebiet deutlich steigern.

Historische Gebäude (z. Bsp. Hahnentorburg):

Diese Gebäude sind beim Bau besonders zu betrachten und ggf. mit gesonderten Maßnahmen engmaschig vermessungstechnisch zu überwachen und ggf. durch bauliche Maßnahmen zu schützen und zu sichern. Im Innenstadtbereich liegen **die Hahnentorburg, die Kirche St. Aposteln und die Kirche St. Mauritius**.

Kosten sind dafür nicht eingeplant.

Weitere Kosten sind auf separaten Anlagen berechnet, aber nicht in den Gesamtkosten addiert:

- **Personalkosten** pro Jahr: 2.2 Mio. / 1,5 Mio. (Alt 2 / Alt 1) – *Anlage 6*
- **Planungskosten** zur „Qualifizierung des Stadtraums“: 2,353 Mio. – *Anlage 9*
- **Baukosten** zur „Qualifizierung des Stadtraums“ sind nicht eingeplant.

Sollten diese Überlegungen und Beurteilungen sachlich falsch sein, steht der Verfasser für entsprechende Berichtigungen gern zur Verfügung.

Michael Neumann
Lindenstraße 75
50674 Köln
0172 – 630 26 86
neumann@tech-konzept.de