Sehr geehrte Frau Reker,
sehr geehrte Ratsmitglieder,
sehr geehrter Herr Egerer,
sehr geehrte Interessierte,

die Stadt Köln hat eine „Richtigstellung“ von städtischen Experten zu „verschiedenen Fragen und Missverständnissen in der aktuellen Debatte zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse“ auf folgender Webseite der Stadt Köln veröffentlicht:
https://ostwestachse.koeln/innenstadt/faktencheck-des-expertenteams

Leider treffen die Experten Falschaussagen, bleiben an manchen Stellen allgemein und lassen wichtige Informationen weg. Daher im Folgende unsere Antwort darauf: Bei den Überschriften handelt es sich jeweils um die Aussage der Experten:

1. **Keine Taktverdichtung möglich**
   Laut Faktencheck des Experten-Teams der Stadt Köln ist keine Taktverdichtung auf der OWA möglich, da die Kapazitätsgrenze der drei Linien 1, 7 und 9 in den Spitzenzeiten erreicht sei.
   Grund dafür: Querungen der anderen Verkehrsteilnehmer:innen (MIV, Fahrrad- und Fußverkehr) seien dann nicht mehr angemessen möglich.
   Wir verweisen auf das beigefügte Gutachten von Verkehrsexperte Herrn Prof. Dr. Stölting. Die Querungen der anderen Verkehrsteilnehmer:innen sind gut möglich. Dies wurde z.B. mit 41 Bahnen pro Stunde und Richtung in Zürich umgesetzt. Voraussetzung in Köln : der Durchgangsverkehr (MIV) muss raus und die Fahrgeschwindigkeiten gesenkt werden. Die Nordumfahrung des Neumarkts durch den MIV muss ebenfalls eingestellt werden. Dies sehen auch die beiden städtischen Varianten mit den 90m-Bahnen (oben sowie unten) vor. Setzt man dies in Kombination mit 60m-Zügen je 4 Halte-Bahngleise an Heumarkt und Neumarkt mit Taktverdichtung um, wäre sehr zeitnah die Ost-West-Achse ertüchtigt.
   Bei 90m-Zügen lassen sich 4 Bahngleise zum schnelleren Ein- und Aussteigen der Fahrgäste am Heumarkt **gar nicht** realisieren, weil der Platz dafür fehlt. Das gilt ebenso für die unterirdische Variante am Heumarkt. Damit bleibt der Heumarkt bei den städtischen Lösungen immer ein Nadelöhr und eine Kapazitätsbremse für die 3 Linien.
   Am Neumarkt wird die oberirdische Variante mit einer unsäglich großen Gleisanlage vorgeschlagen, die den Neumarkt als Aufenthaltsplatz zerstören würde. Die Stadt Köln weigert sich, dem Stadtrat die oberirdische Alternative dazu - versetzten Haltestellen am Neumarkt /Cäcilienstraße – anzubieten. Warum? Unsere Einschätzung: die oberirdische Variante mit 90m-Zügen soll so unattraktiv sein, damit die Tunnelvariante – trotz aller Nachteile - favorisiert wird.
2. **Fahrbetrieb der 90-Meter-Bahnen unabhängig von Bauzeit in der Innenstadt**
   Provisorien für die unter- und oberirdische Variante seien während der Bauzeit vorgesehen – so die Experten. Ein Lösungsvorschlag dazu bleibt aus. Warum?: Gerade bei einer Tunnelbaustelle mit seinen vielen Baugruben wird es zu einer weitest gehenden Leistungsminderung des Fahrbetriebs kommen.

Oberirdisch bleibt es bei den gesetzlichen Vorschriften: Die Straßenbahn-Bau-und Betriebsordnung (BOStrab) erlaubt nur Züge bis max. 75 m, oder es bedarf eines Sondergleisbetts, d.h. Bahnen und Autos haben getrennte Spuren. Ein straßenbündiges Fahren mit 90-m-Bahnen (gemeinsame Nutzung der Gleisstraße mit Autos) ist jedoch nicht erlaubt, schon gar nicht bei Jahrzehnte langen Bauzeiten.

3. **Kosten-Nutzen-Untersuchung zeigt: Beide Alternativen förderfähig**
   Für die Förderfähigkeit (Bundes- und Landesgelder) sei nur wichtig, dass ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) über 1,0 läge, alles andere sei nicht von Belang, so die Experten.
   Trotzdem hießt es immer wieder seitens der Tunnelbefürworter:innen: der NKI des Tunnels sei nun mit dem NKI von 1,4 um 0,1 förderfähiger als die oberirdische Variante.
   Ohnehin ist es nicht nachvollziehbar und offensichtlich manipulativ, dass der NKI der oberirdischen Variante von 2,3 (im Jahre 2018) auf nun 1,3 (im Jahre 2024) gefallen ist.
4. **Warum war der NKI zur oberirdischen Alternative 2018 wesentlich höher als der heutige**
   Dies wird seitens der Stadt mit grober Einschätzung in 2018 und genauerer Betrachtung in 2024 erklärt wird. Wir lassen dies zurzeit von einem Verkehrsberatungsbüro prüfen und werden in Kürze die fehlerhaften Steuerungsstellen nachweisen.
5. **Archäologische Untersuchung in Zeitplanung berücksichtigt**
   Zu den archäologischen Funden, die bei einem Tunnelbau mit Sicherheit zu erwarten sind, sagen die Experten lediglich: Da habe man eine 100-jährige Erfahrung und ein entsprechendes Zeitfenster sei eingeplant. Fakt ist, dass bei einer Tunnellänge von 2,7 km und Tiefen bis zu 30 m mit erheblichen archäologischen Funden und entsprechenden Zeitverzögerungen zu rechnen ist. Die Bauzeitangabe der Stadt für den Tunnel von 12 Jahren entspricht nicht den Erfahrungen. Die archäologischen Untersuchungen werden bereits mit 10 Jahren angegeben. Diese werden in der Regel NICHT parallel zum Bau erfolgen können.
6. **Kriterienkatalog: Transparente Entscheidungshilfe für Politik**
   Der Kriterienkatalog soll DIE Entscheidungshilfe für die Ratsmitglieder sein.
   Im Mai hieß es dazu seitens der Stadt und entsprechend groß wurde es in den Medien berichtet:
   Die Faktenlage sei jetzt klar! Von 33 Kriterien sprächen 20 für den Tunnel!
   Nur durch mehrfachen Einspruch zivilgesellschaftlicher Organisationen musste die Stadt ihre Zählung korrigieren. Sie hatten nur die Punkte der Nutzenseite gezählt, die Punkte für die Aufwandseite wurde nicht gezählt.
   Die durch die Stadt korrigierten Fakten/Daten lauten: **von 51 Kriterien sprechen jetzt 30 für die oberirdische Lösung und 27 für den Tunnel (siehe Anlage)**, wobei der Kriterienkatalog bereits sehr tunnelfreundlich aufgestellt wurde. So bekommen beide Varianten je einen Punkt für Umweltbelastungen und das bei knapp 100.000 Tonnen CO2-Belastung pro Bau-Kilometer beim Tunnel. Die Begrünung ist ausgeglichen. Beide Varianten bekommen 1 Punkt, obwohl beim Tunnelbau vorher zahlreiche Platanen abgeholzt werden müssen. Für den Stadtraum wurden 8 Kritierien aufgestellt, wobei 7 pro Tunnel gewertet wurden. Für

die Barrierefreiheit gibt es hingegen nur ein Kriterium, das für die oberirdische Variante mit einem Punkt bewertet wurde. Die Stadt behauptet: die Kriterien wurden in Abstimmung mit der Politik und Teilen der Zivilgesellschaft erstellt. Dem widersprechen wir energisch. Wir durften unsere Kritik äußern. Sie wurde jedoch in großen Teilen nicht in den Entscheidungen einbezogen.
Der korrigierte Kriterienkatalog wurde weder der Presse vorgestellt noch im Faktencheck des städtischen Expertenteams genannt.
Der Grund ist offensichtlich: Selbst bei den pro-Tunnel aufgestellten Kriterien sprechen nun mehr Kriterien für die oberirdische Variante.

Freundliche Grüße
Barbara Kleine
für das Bündnis Verkehrswende Köln

weitere Informationen: www.verkehrswende.koeln
Kontakt: info@verkehrswende.koeln

Anlage