

Pressemitteilung, Köln 10.11.2024

Die Tunnelvariante ist nicht förderfähig

Der von der Verwaltung vorgelegte Nutzen-Kosten-Faktor (NKI) für die Tunnelvariante auf der Ost-West-Achse wurde mit 1,4 angegeben. Der NKI ist entscheidend für die Förderfähigkeit mit Bundes- und Landesmitteln und muss mindestens bei 1,0 liegen. Die Berechnungen des Förderfaktors wurde vom Büro Spiekermann erstellt, welches Mitglied im Tunnellobby-Verband STUVA ist.



Das Bündnis Verkehrswende Köln hat diese Berechnungen von einem renommierten und unabhängigen Büro überprüfen lassen. Vom Büro für Verkehrsplanung Vieregg-Rössler aus München, das zu den wenigen Büros bundesweit gehört, die mit der komplexen Materie der „Standardisierten Bewertung“ zur Ermittlung der Förderfähigkeit vertraut sind.

Das Fazit dieser Überprüfung: Die Tunnelvariante ist nicht förderfähig, sie liegt weit unter dem notwendigen Wert von 1,0.

Das liegt daran, dass die Einsparungen bei den Reisezeiten zu 90 Prozent die Förderfähigkeit bestimmen, und dabei können einige wenige Minuten den Ausschlag geben. Weitere Kriterien, wie zum Beispiel der angenommene Umstieg vom Auto auf den ÖPNV, werden davon abgeleitet.

Die Reisezeiten umfassen aber nicht nur die Verkürzung der reinen Fahrtzeit, welche die Tunnelbefürworter mit 3 bis 4 Minuten angeben, sondern auch die Wege-, Warte- und Umsteigezeiten. Je länger diese sind, umso negativer wirkt sich dies auf den Förderfaktor aus.

Bei seiner Überprüfung legte das Büro Vieregg-Rössler die sehr optimistischen Daten und Annahmen aus den Spiekermann-Berechnungen zugrunde: eine um 3-4 Minuten verkürzte Fahrtzeit, die Anzahl der Fahrgäste, die durchfahren und die in der Innenstadt aus- und umsteigen und eine Geschwindigkeit von 5 Stundenkilometern für die Fußwege, die nur möglich ist für gesunde Menschen und ohne Ampeln oder Hindernisse.

Trotz dieser optimistischen Annahmen wird der Förderfaktor von 1,0 weit unterschritten. Denn: Die verkürzte Fahrtzeit wird aufgeessen durch die viel längeren Wege beim Tunnel für Ein-, Aus- und Umstieg über bis zu 4 Tiefebenen. Weiterhin trifft die verkürzte Fahrtzeit nur für den kleinen Teil der Fahrgäste zu, die über die Innenstadt hinausfahren.

Außerdem weist das Büro Vieregg-Rössler auf methodische Fehler hin.

- Die Reduzierung des Autoverkehrs ist ohnehin vorgesehen und bereits vorher möglich, unabhängig davon welche Variante zum Zug kommt. Es ist nicht das „Verdienst“ der Tunnelvariante und kann dafür nicht als Nutzen berechnet werden.

- Die CO₂-Emissionen sind falsch angesetzt. Dafür gibt es genaue Vorgaben in den Richtlinien zur „Standardisierten Bewertung“. Die Berechnung vom Büro Spiekermann unterstellt eine vorweg angenommene Verbesserung durch eine CO₂-ärmere Produktion bei der Zement-Herstellung. Das ist unzulässig. Man darf nur mit den heute bekannten vorgeschriebenen Daten der Standardisierten Bewertung rechnen.

Das Büro Vieregg-Rössler weist im Übrigen darauf hin, dass Taktverdichtungen wegen der verkürzten Reisezeiten einen sehr hohen NKI-Förderfaktor von 5,0 und darüber hinaus ergeben können. Er empfiehlt, den Vorschlag des Bündnis Verkehrswende Köln mit einer Taktverdichtung unter Beibehaltung der 60m-Züge und den oberirdischen Ausbau von nur Heumarkt und Neumarkt durch Doppelhaltestellen (Beseitigung Flaschenhals) unbedingt einer Standardisierten Bewertung zu unterziehen.

Das komplette Gutachten finden Sie im Anhang.

Die Bezirksvertretung Innenstadt hat bereits beschlossen, in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Verkehrsausschuss die verschiedenen Gutachten und Einschätzungen in Fachvorträgen durch die Gutachter präsentieren zu lassen.

Freundliche Grüße

Barbara Kleine

für das Bündnis Verkehrswende Köln

Mobil 0162 829 3281,

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