An Herrn
Oliver Krischer

Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen.
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf

poststelle@munv.nrw.de
elektronisch versendet

BÜNDNIS VERKEHRSWENDE KÖLN
OBEN BLEIBEN Kölle

Datum 21.Mai 2025

Betreff: Förderbeantragung der Stadt Köln zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW zur ÖPNV-Ertüchtigung der Ost-West-Achse in Köln

Sehr geehrter Herr Minister Krischer,

das Bündnis Verkehrswende Köln möchte Sie über die verheerende Fehlentscheidung zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse in Köln durch einen „Einstiegstunnel“ informieren, die jede weitere bitter benötigte ÖPNV-Netzentwickung in Köln auf Jahrzehnte verhindert. Wir fordern Sie daher sehr dringend auf, dass in ihrer Macht Stehende zu tun um diese Fehlentwicklung zu stoppen.
Der Rat der Stadt Köln hat am 03. April 2025 mit den Stimmen der CDU, SPD, FDP und AfD sowie der Oberbürgermeisterin Frau Henriette Reker einen unverantwortlichen und in hohem Maße steuerverschwendenden Beschluss für einen Stadtbahn-Tunnel auf der Ost-West-Achse in Köln gefasst.

Derzeit ist das vorhandene ÖPNV-Netz Kölns nicht ausreichend ausgebaut. Um den Anforderungen einer Verkehrswende gerecht zu werden, ist eine Kapazitätserhöhung des ÖPNV-Netzes dringend nötig, die zeitnah, klimafreundlich, fahrgastfreundlich umsetzbar und finanzierbar ist, ohne größeren Kollateralschaden zu verursachen.

Diesen Anforderungen steht der Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 03.April 2025 diametral entgegen.

Zur Abstimmung für die Ertüchtigung der Ost-West-Achse von Köln-Weiden bis Bensberg stand alternativ eine oberirdische sowie eine unterirdische Ausbau-Variante, welche die Verwaltung auf Grundlage des Ratsbeschlusses aus 2018/2019 nach fünf Jahren Bearbeitung im Sommer 2024 vorgelegt hat.
Die unterirdische Ausbau-Variante sieht für den Innenstadtbereich einen rund 2,7 km langen Tunnel vor, ansonsten ist der Verlauf der Außenäste im Osten und Westen identisch mit der oberirdischen Ausbau-Variante. Für beide Varianten ist der Einsatz von 90m-Langzügen vorgesehen. Die Kapazitätserhöhung der Fahrgastzahl ist bei beiden Varianten gleich.

Der Beschlusstextauszug vom Ratsbeschluss der CDU, SPD, FDP, AFD vom 03.April.2025:

Beschluss:
Der Rat der Stadt Köln nimmt die Ergebnisse der Vorplanung (LP 2) zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung:

1. *Die Planung zur Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse im Innenstadtbereich ist für die Leistungsphasen Entwurfsplanung (LP 3) bis zur Ausführungsplanung (LP 6) der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) für die unterirdische Planungsalternative weiterzuführen.*
   Die Planungskosten für die genannte Alternative für die Leistungsphasen 3 bis 6 HOAI einschließlich der Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit betragen ca. 61.190.000 € brutto mit einem städtischen Anteil in Höhe von 54.050.000 € brutto.

2. Nach der Aufnahme der unter Beschlusspunkt 1 aufgeführten Variante im Bedarfsplan des Landes NRW Prüfung, ggf. Anpassung und Umsetzung der folgenden Änderungen, in Abstimmung mit dem Fördergeber.
a) Entfall des unterirdischen Abzweigs in Richtung Zülpicher Platz.
b) Planung einer 2-gleisigen unterirdischen Haltestelle am Neumarkt.
c) Oberirdische Führung der Linie in Richtung Sülz
d) Einplanung von Vorhaltebauwerken für mögliche Verlängerungen
- in Richtung Universitätsstraße
- in Richtung Dürener Straße
- in Richtung Deutz
e) Prüfung von alternativen Bauweisen, um die Tiefen zu reduzieren und Übergänge zur Stadtbahn und S-Bahn zu verbessern.

LINK zum Ratsbeschluss:
https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=1045000&type=do
https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=1036375&type=do

Der Ratsbeschluss vom 03.04.2025 ist in sich widersprüchlich, weil er in Konsequenz zwei verschiedene Tunnelprojekte beinhaltet. In Punkt 1. des Beschlusstextes ist der Tunnel der Verwaltung mit 2,7 Kilometer beschrieben und unter Punkt 2. des Beschlusstextes ist ein viel längerer Tunnel mit 7,4 Kilometer beabsichtigt.

Mit dem „Einstiegs"-Tunnel unter Punkt 1. will man sich auf die Förderliste des Landes einschleichen um dann unter Punkt 2., den langen Tunnel mit 7,4 Kilometer von Deutz unter dem Rhein, durch die Innenstadt bis hinter den Militärring, zu platzieren. Die Förderfähigkeit mit geschätzten 4,5 Mrd. € steht hier sehr in Frage, die Sinnhaftigkeit dieses Projekts ohnehin.

Als Bürgerinitiative wenden wir uns daher an Sie und bitten um Hilfe. Hier sollen Fördergelder für ein Tunnel-Projekt beantragt werden, das gar nicht so vorgesehen ist, nur um noch im Rahmen der laufenden Förderperiode (31.07.2025) „bedient" zu werden. Dies ist unseriös und Augenwischerei. Dieses Projekt erfüllt nicht die Anforderung der Dringlichkeitsliste für den alten ÖPNV-Bedarfsplan, weil durch die vorgesehenen Änderungen noch jahrelange Planungsprozesse nachgeholt werden müssen um den Finanzierungsantrag für den alten ÖPNV-Bedarfsplan stellen zu können. Es ist kein fertiges Projekt, sondern ein neues Projekt, denn es sind umfangreiche Änderungen und Nachbesserungen vorgesehen.

Es sollen Steuergelder „abgeräumt" werden, die mit Sicherheit für andere sinnvolle Projekte besser eingesetzt werden können. Und die Dimensionen, die mit einem 7,4 Kilometer Tunnelbau verbunden wären, hinsichtlich Bauzeit, Klimaschäden, Kosten etc. sind gar nicht auszudenken. Es würde auch für Jahrzehnte die Finanzierung für gute ÖPNV-Projekte in Köln und anderen Kommunen in NRW verhindern. Ein Nothaushalt in Köln droht.

Der Rat der Stadt Köln hat mit der Oberbürgermeisterin 91 Stimmen. Mit den drei antragstellenden Fraktionen CDU, SPD, FDP (44 Stimmen), mit der Oberbürgermeisterin (45 Stimmen) und mit den Stimmen der 4 AfD-Ratsmitglieder, entschieden sich der Rat letztlich mit 49 Stimmen für die Tunnelvariante. Im Stadtrat gibt es aus dem demokratischen Spektrum keine breite Zustimmung zu diesem Projekt.

In der Stadtgesellschaft gibt es erheblichen Widerstand gegen die Pläne, zumal Köln schon mit dem Nord-Süd-Stadtbahntunnel extrem schlechte Erfahrungen gemacht hat. Diese Stadtbahn ist auch nach über 20 Jahren immer noch nicht in Betrieb und belastet den städtischen Haushalt mit 1,1 Mrd. € (prognostizierter kommunaler Eigenanteil war ursprünglich 55 Mio. €). Die Kosten des Stadtarchiv-Einsturzes bei dem auch 2 Wohnhäuser einstürzten und 2 Menschen starben, wurden separat erfasst.

<u>Außerdem ist der Tunnel-Beschluss unverantwortlich, weil er:</u>

1. klimapolitisch mit 100.000 Tonnen CO2-Emissionen pro Tunnel-Kilometer unverträglich ist. (Die Stadt Köln hat 2019 den Klimanotstand erklärt).
2. mit den zurzeit 1,8 Mrd.€ Brutto prognostizierten Gesamtbaukosten für den 2,7 Kilometer-Tunnel und den insgesamt 4,5 Mrd.€ für den 7,4 Kilometer-Tunnel (siehe untere Kostentabelle), finanziell nicht zu stemmen ist und auch nicht mit Fördergeldern von Bund und Land.
3. gefasst wurde, obwohl die Berechnungen des Nutzen-Kosten-Indikators von 1,4 für den Tunnel nicht stimmen können (siehe die Stellungnahme von Dr. Vieregg, Anlage)
4. gefasst wurde, obwohl die Berechnungen des Nutzen-Kosten-Indikators von 1,3 für die oberirdische Variante für die Ratsentscheidung nicht vorlagen. 2018 betrug dieser Nutzen-Kosten-Indikator noch 2,3. Die Berechnungen können daher nicht stimmen.
5. die Reisezeit der Fahrgäste in die Innenstadt durch sehr tiefe Tunnelstationen verlängert.
6. nicht zeitnah, sondern erst in ein paar Jahrzehnten die geringe Kapazitätserhöhung bereitstellt und in der Zwischenzeit eine geringere Mobilität erzeugt als heute vorhanden.
7. in den Jahrzehnten der Großbaustellen, enorme nicht reparable Kollateralschäden für die Wohnqualität und den Einzelhandel insbesondere in der Innenstadt verursacht.
8. Planungskapazitäten für dringende oberirdische Netzerweiterungen bindet und diese somit verhindert.

Darüber hinaus gibt es außer der städtischen oberirdischen Ratsvorlage, die bereits bei gleicher Kapazitätserhöhung um ein Vielfaches kostengünstiger ist als der Tunnel, eine weitere oberirdische Lösung. Diese sieht unter Beibehaltung von 60m-Bahnen den Umbau von lediglich 2 Haltestellen (Heumarkt und Neumarkt) mit versetzten Doppelhaltestellen vor. Diese Variante ist nochmal deutlich kostengünstiger, schneller umsetzbar und schafft mehr Kapazitäten als beide städtischen Beschlussvarianten (siehe beigefügte Expertise von Herrn Prof. Stölting)

Das Bündnis Verkehrswende Köln begleitet mit seiner fachlichen Expertise seit Jahren kritisch und konstruktiv die Planung der Stadt Köln und hat überwiegend aufbauend auf städtische Planungen eine weitergehende und ganzheitliche ÖPNV-Netzentwicklung erstellt und sich damit eine fachliche Kompetenz im Sinne des Gemeinwohls erarbeitet.

Bitte helfen Sie mit, die Verschwendung von Geldern zu vermeiden und diese für einen guten ÖPNV einzusetzen. Über eine Rückmeldung von Ihnen würden wir uns sehr freuen.
Gern stehen wir für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Barbara Kleine, Dipl. Ökonomin
gez. Rolf Beierling-Hémonet, Dipl.-Ing. Stadtplaner
für das Bündnis Verkehrswende Köln

Anlagen

Kontakt: info@verkehrswende.Koeln
Anschrift: Barbara Kleine, Mathesenhofweg 81, 50859 Köln

Anhang

Erweiterte Kostentabelle um 7,4 Kilometer-Tunnel und Mehrwertsteuer

Anlage 20, Ratsbeschlussvorlage 1037/2024 Gegenüberstellung NKU
Alt. 1. – Alt. 2. ab 6.9.2024 veröffentlicht

	Alt. 1 Oberfläche	Alt. 2 Tunnel 2,7 km
Abschnitt West	129.473 T€	129.473 T€
Abschnitt Innenstadt	144.556 T€	930.756 T€
Abschnitt Bestandstunnel	67.820 T€	67.820 T€
Abschnitt Ost	44.143 T€	44.143 T€
Summe Netto-Investitionen	**385.992 T€**	**1.172.192 T€**
10% Planungskosten	38.599 T€	117.219 T€
Zwischensumme	**424.592 T€**	**1.289.411 T€**
20% Zuschlag UVH / Risiken	84.918 T€	257.882 T€
Gesamtsumme	**509.510 T€**	**1.547.292 T€**

Abbildung 2: Infrastruktur-Investitionen je Abschnitt und Gesamt

Berechnungen Bündnis Verkehrswende Köln auf Grundlage Spiekermann oben		
Weiden bis Bensberg Gesamt Brutto inclu. MwSt	606 Mio.€	1,8 Mrd.€
Alt.1 Oberirdisch 90m-Bahn-Konzept Außenäste West und Ost Gesamt-Brutto inclu. MwSt	378 Mio.€	
Alt.1 Oberirdisch 90m-Bahn-Konzept Innenstadt Gesamt-Brutto inclu. MwSt	228 Mio.€	
Alt.3 Bündnis - Oberirdisch 60m-Bahn-Konzept Innenstadt ohne Außenäste – Gesamt-Brutto inclu. MwSt	145 Mio.€	
Alt. 4. Tunnel 7,4 km Deutz bis Militärring, 90m-Bahn-Konzept		4,1 Mrd.€
Alt. 4. Tunnel 7,4 km Weiden bis Bensberg gesamt Brutto inclu. MwSt		4,5 Mrd.€