

Pressemitteilung

Ost-West-Achse - VCD kritisiert Nutzen-Kosten-Untersuchung

Köln, den 29. September 2024

Nach Meinung des VCDs kann die dem Rat vorgelegte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) keine Entscheidungsgrundlage für eine der beiden Stadtbahnvarianten auf der Ost-West-Achse bilden.

Der VCD Regionalverband Köln hat die kürzlich vorgelegten Dokumente zur Nutzen-Kosten-Untersuchung im Zusammenhang mit der Planung der Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse unter die Lupe genommen. Dabei wurde deutlich, dass die Veröffentlichung unvollständig ist und noch viele Fragen offenlässt. Zudem ist klar zu erkennen, dass die fast gleiche Bewertung beider Varianten aufgrund der angewandten Methodik keine Grundlage für die Variantenentscheidung durch den Kölner Stadtrat bilden kann. Eine Aussage wie „die Tunnelvariante ist zu bevorzugen, weil diese eine bessere Bewertung erhalten hat“, hält der VCD für unseriös.

Kosten für Barrierefreiheit nicht berücksichtigt

Dies ist nach Meinung des VCD darauf zurückzuführen, dass der Fördermittelgeber die Möglichkeit eröffnet, Zusatzkosten für die Herstellung der Barrierefreiheit nicht zu berücksichtigen. Diese Kosten liegen bei der Tunnelvariante ungleich höher als bei der oberirdischen Variante. Dadurch fällt ein wesentlicher Kostenblock bei der Bewertung nicht ins Gewicht. Würden diese Kosten in beiden Varianten mitberücksichtigt, würde dies bei der oberirdischen Variante zu einem erheblich besseren Nutzen-Kosten-Verhältnis führen.

Eine Reihe offener Punkte

Darüber hinaus ergeben sich nach Ansicht des VCDs durch die Veröffentlichung der Dokumente eine ganze Reihe weiterer Fragen, die vor einer Entscheidung durch den Stadtrat beantwortet werden müssten:

1. Weshalb wurde für die oberirdische Variante – analog zur Tunnelvariante - kein ausführlicher Bericht vorgelegt? Eine direkte Vergleichbarkeit der beiden NKU-Untersuchungen ist durch die Öffentlichkeit aktuell nicht gegeben.
2. Der ermittelte „Nutzen“ für die Tunnelvariante fällt außerordentlich hoch aus, in erster Linie aufgrund von unterstellten Reisezeitgewinnen. Hier erscheint es notwendig, die modellierten Verkehrsnachfrageergebnisse durch einen unabhängigen Sachverständigen überprüfen zu lassen.

3. Der große „Nutzen“ bei der Tunnelvariante basiert in erster Linie auf „induzierten Neuverkehren“, d.h. auf ÖPNV-Fahrten, die aktuell und bei Realisierung der oberirdischen Variante nach dem Ergebnis der Modellrechnung nicht unternommen würden. Hingegen ist der Unterschied bezüglich der Verlagerungswirkung vom MIV zum ÖPNV zwischen beiden Varianten nicht so groß. Es sollte von Seiten der Politik hinterfragt werden, ob die durch das Modell unterstellte Generierung von zusätzlichen Fahrten überhaupt gewollt ist.

Eklatanter Unterschied zur Abschätzung von 2018

Bei einer ersten gröberen NKU-Abschätzung, die im Jahr 2018 vorgelegt wurde, ergab sich bei den Bewertungsergebnissen noch ein völlig anderes Bild: Hier kam die Tunnelvariante nur knapp über den erforderlichen Minimalwert von 1, während die oberirdische Variante komfortable 2,3 aufwies. Der VCD fordert, die Unterschiede zwischen diesen Bewertungen offenzulegen und darzustellen, wieso sich die Bewertungsaussage so grundlegend geändert hat.

Ansprechperson: Stephan Weber
stephan.weber@vcd-koeln.de / mobil: 0160 – 9321 6583