



An die Oberbürgermeisterin der Stadt Köln  
Frau Henriette Reker,

Haus Neuerburg  
Gülichplatz 1 – 3  
50667 Köln

**Roger Beckamp**  
Zimmer 320

Tel: +49 (221) 221-25396

Roger.Beckamp@stadt-  
koeln.de

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin:

**AN/1318/2016**

**Anfrage gem. § 4 der Geschäftsordnung des Rates**

<b>Gremium</b>	<b>Datum der Sitzung</b>
Verkehrsausschuss	06.09.2016

**Anfrage wegen des dritten Bauabschnitts der Nord-Süd-Stadtbahn, Bonner Straße**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die Fraktion der Alternative für Deutschland bittet darum, folgende Anfrage auf die Tagesordnung der kommenden Sitzung des Verkehrsausschusses zu setzen.

Die Stadt Köln und die KVB planen die Verlängerung der Stadtbahn in den Kölner Süden, bis zum Bonner Verteilerkreis. Das Vorhaben Nord-Süd-Bahn ist bundesweit als ein Projekt mit Fehlschlägen und Kostenexplosionen bekannt, unter anderem ereignete sich hier der Einsturz des Stadtarchivs, bei dem zwei Todesopfer zu beklagen waren. Daher erwarten die Bürger, dass die Stadt beim Fortgang dieses Projekts besonders viel Bedacht und Sorgfalt walten lässt. Der nun im Gespräch befindliche 3. Bauabschnitt der Nord-Süd-Bahn stößt auf großen Widerstand bei den Anwohnern im Kölner Süden. Positive Auswirkungen dieses Vorhabens auf den Verkehr sind fraglich. Daher ist von Interesse, wie die unglücklichen und bürgerunfreundlichen Aspekte verbessert werden können.

Dazu bittet die Fraktion die Verwaltung um Beantwortung der folgenden Fragen:

### **1. Verengung der Bonner Straße auf zwei Fahrspuren**

Mit der Fehlplanung zur Nord-Süd-Bahn wird eine der letzten funktionierenden Einfall- und Ausfallstraße aus dem Süden beschnitten und verunstaltet. Wie sollen z.B. Krankenwagen, Polizei und Feuerwehr rechtzeitig ans Ziel kommen, um Bürger in Not zu retten, wenn eine funktionierende vierspurige Straße willkürlich zu einem Engpass umfunktioniert wird? Diese Defunktionalisierung von öffentlichem Straßenraum ist eine kostspielige Fehlinvestition zu Lasten der Bürger. Staus sind vorhersehbar. Die Autofahrer werden sich Ausweichrouten durch bislang ruhige Wohngebiete suchen. Dies ist nicht im Willen der Bürger. Es ist unverständlich, wieso sich die Stadt Köln in ihrer Planung über den erklärten Bürgerwillen hinwegsetzt.

Bitte beschreiben Sie, mit welchen Planungsveränderungen eine weitgehende Vierspurigkeit der Bonner Straße aufrechterhalten werden kann bzw. mit welchen Planungen ein Ersatz für die fehlende Vierspurigkeit der Bonner Straße geschaffen werden kann, der einen Verkehrsfluss gewährleistet, der den jetzigen Verkehrsverhältnissen entspricht.

## **2. Überdimensionierte Straßenkreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße**

Die Planung für die Straßenkreuzung Bonner Straße / Schönhauser Straße sieht eine Aufspreizung auf insgesamt 21 Fahrspuren vor. Diese Überdimensionierung führt u.a. dazu, dass zur Umsetzung mehrere stattliche Platanen gefällt werden müssten. Für Fußgänger ist eine solche Kreuzung unattraktiv, da die Überquerung viel Zeit in Anspruch nimmt.

Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung hier, die Kreuzung kleiner und damit fußgängerfreundlicher zu dimensionieren und den Baumbestand zu erhalten?

Insgesamt könnte man sich auch fragen, was diese Maßnahme mit dem Ausbau der Schiene zu tun hat und ob es der Sache nicht widerspricht? Das eigentliche Ziel ist doch der Ausbau des Schienenverkehrs bei der dritten Ausbaustufe, um den Autoverkehr zu reduzieren. Ist die Verbreiterung der Fahrbahnen für Autos das richtige Mittel um den Autoverkehr zu reduzieren? Oder ist die Planung nicht konzeptlos und in sich widersprüchlich?

## **3. Vernichtung von rund 300 schützenswerten Bäumen**

Es wirkt schwer nachvollziehbar, dass die Stadt trotz fortwährenden Bürgerprotests an einer Planung festhält, bei der rund 300 Bäume gefällt werden müssen. Gerade Straßenbäume sind unersetzliche Garanten für ein gesundes und lebenswertes Mikroklima in der Stadt und auch für ein ansprechendes Stadtbild. Etwaige Nachpflanzungen von jungen Bäumen sind kein gleichwertiger Ersatz. Es dauert mehrere Jahrzehnte, bis sie wieder zu einer vergleichbaren Größe herangewachsen sind. Welche planerischen Möglichkeiten gibt es, um diesen Kahlschlag auf der Bonner Straße zu vermeiden?

## **4. Die Zeitdruck-Behauptung**

Seitens der KVB wurde behauptet, dass die Baumaßnahmen nun dringend beginnen müssen, damit die Finanzierung gesichert ist. Das GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) laufe Ende 2019 aus. Dieser behauptete Zeitdruck ist nicht zutreffend. Einerseits soll der

Straßenbahnbau schon 2019 und damit vor Auslaufen des GVFG fertig sein. Andererseits ist seit September 2015 klar, dass die GVFG-Finanzierung über 2019 hinaus fortgeführt wird.

Diese Behauptungen sind also nicht ganz nachvollziehbar, da es offenbar keinen Zeitdruck mehr gibt. Somit spricht nichts gegen das von den Bürgerinitiativen geforderte Moratorium, zumal die Gesamtstrecke wegen des Architektursturzes in den nächsten Jahren ohnehin nicht befahren werden kann. Mit welchen Argumenten stellt sich die Stadt Köln gegen das Moratorium und wieso ist sie der Ansicht, dass ein Abwarten samt Überdenken der Planung nicht zu wertvollen Ergebnissen führt?

## **5. Das Finanzierungsdesaster**

Für die drei Baustufen der Nord-Süd-Bahn standen GVFG-Fördergelder von 737 Mio. € zur

Verfügung (vgl. NVR-Webseite: <https://www.nvr.de/projekte/nord-sued-stadtbahn-koeln/>). Nach Berechnungen von Experten habe die Stadt Köln den Löwenanteil der Fördermittel, nämlich ca. 731 Mio. €, schon verbraucht. Für die dritte Baustufe der Nord-Süd-Bahn seien lediglich ca. 5 – 6 Mio. € übrig. Das würde bedeuten, dass die Stadt Köln fast die kompletten Kosten für den dritten Bauabschnitt auf der Bonner Straße, bis zu 84 Mio. €, aus eigener Tasche bezahlen muss. Dafür ist kein Geld da. Angesichts der leeren öffentlichen Kassen sollte sich die Stadtverwaltung einschränken und keine weiteren Schulden zu Lasten künftiger Generationen anhäufen. Die dritte Baustufe gehört auf den Prüfstand, insbesondere die Planung auf einem eigenen Bahnkörper (vgl. Förderkriterium „besonderer Bahnkörper“). Außerdem wurden fast die kompletten Fördermittel für Stadtbahnstrecken mit eigenem Bahnkörper ausgegeben. Wieso sollte dann eine Rückforderung erfolgen, wenn der dritte Bauabschnitt als verkehrsschonende Niederflurbahn ohne eigenen Gleiskörper gestaltet wird? Die Rückforderung von GVFG-Mitteln ist zudem fast noch nie vorgekommen. Wir bitten die Stadt um Erläuterung des befürchteten Rückforderungsszenarios mitsamt Benennung von Beispielen und Präzedenzfällen, bei denen GVFG-Mittel in einer Situation, die mit der hiesigen vergleichbar ist, zurückgefordert wurden.

Zudem stellt sich die Frage, ob sich die Gesamtkosten des Projekts durch einen etwaigen Schuldendienst (Kreditzinsen) erhöhen und wenn ja, in welcher finanziellen Größenordnung (bitte konkreten Euro-Betrag angeben)?

gez. Thomas Traeder  
Fraktionsgeschäftsführer