

Özlem Demirel, Ratsmitglied, Mitglied
Fraktion DIE LINKE. Köln
Claus Ludwig, Ratsmitglied, Mitglied Fraktion
DIE LINKE. Köln

An den
Vorsitzenden des
Rates

Herrn
Oberbürgermeister Fritz Schramma

Eingang beim Amt des Oberbürgermeisters: 11.03.2009

AN/0483/2009

Änderungs- bzw. Zusatzantrag gem. § 13 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Rat	11.03.2009

Änderungs-Antrag zum Antrag von Ratsmitglied May (AN/0452/2009);

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister

Wir bitten Sie den folgenden Änderungsantrag auf die Tagesordnung der Sitzung am 11.03.09 zu nehmen.

Der Antrag von Fr. May wird um folgende Punkte ergänzt:

Beschluss:

- 1) KVB und Verwaltung erstellen eine umfassende Untersuchung über die zwei möglichen Varianten des Umgangs mit der Nord-Süd-U-Bahn-Baustelle. Variante a): Fertigstellung des U-Bahn-Baues und Inbetriebnahme; Variante b): Einstellung des Baus der Nord-Süd-U-Bahn und Absicherung bzw. Rückbau. Sämtliche Kosten und Folgekosten, der gesamte Aufwand und die Risiken werden der Öffentlichkeit detailliert dargelegt.
- 2) Die Entscheidung über die Fortsetzung bzw. Beendigung des Projektes fällt erst nach einer breiten öffentlichen Debatte und mit Zustimmung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Trasse.

Begründung:

Ein Baustop nur zur Nerven- und Gewissensberuhigung reicht nicht aus, das Projekt muss neu diskutiert werden.

Noch ist die Ursache des Einsturzes nicht endgültig aufgeklärt. Noch ist nicht klar, ob an anderen Stellen ähnliche oder andere Risiken für die Bevölkerung existieren. Solange das nicht geklärt ist, ist der weitere Ausbau nicht zu verantworten.

Auch ist für die Ratsmitglieder und die Öffentlichkeit noch nicht erkennbar, ob der Weiterbau der U-Bahn oder dessen Rückbau mittel- und langfristig die teurere Variante wäre.

All das lässt sich nicht entscheiden, ohne alle Fakten offen zu legen, ohne eine breite öffentliche Debatte.

Eine U-Bahn bedeutet unter dem Strich „wenig Verkehr für viel Geld“, so der Verkehrsexperte Winfried Wolf. Ein U-Bahn-Kilometer kostet im Normalfall das 20fache, im Fall der Nord-Süd-Bahn das 50fache eines oberirdischen Straßenbahn-Kilometers. Der U-Bahn-Bau dient nicht den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV, sondern in erster Linie der Priorisierung des Autoverkehrs sowie den beteiligten Baukonzernen und den Kreditgebern.

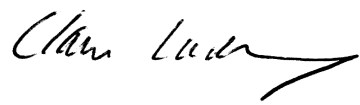
Die Stadt Köln wird, da nur die Baukosten, nicht aber Nebenkosten und Projektentwicklung von Land und Bund gefördert werden und die städtischen Ausgaben kreditfinanziert werden, 665 Millionen Euro für die Nord-Süd-Bahn bezahlen müssen (Stand Nov. 2008). Die jetzt entstehenden Kosten durch die Katastrophe in der Severinstraße und die notwendigen Analysen und Sicherungsmaßnahmen kommen noch dazu.

Vielleicht wird am Ende dieser öffentlichen Debatte herauskommen, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in der Südstadt nach all dem Ärger mit der U-Bahn, nach all der Angst, die Fertigstellung und Inbetriebnahme als das geringste Übel ansehen.

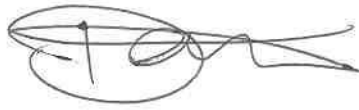
Vielleicht wird aber auch deutlich, dass es tatsächlich unvorhersehbare Risiken gibt oder Weiterbau und Inbetriebnahme dazu führen, dass weit größere Summen im wahrsten Sinne des Wortes in die Erde versenkt werden und das Projekt beendet werden muss.

Aber das darf nicht von abgehobenen Bürokraten und Klünglern der etablierten Parteien, der KVB und der Baukonzerne unter Ausschluss der Öffentlichkeit entschieden werden. Das muss die Bevölkerung selbst entscheiden, nach einer breiten demokratischen Debatte.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claus Ludwig', with a long, sweeping tail stroke extending to the right.

gez. Claus Ludwig

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Özlem Demirel', featuring a large, circular loop at the beginning and several smaller loops and strokes.

gez. Özlem Demirel