Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle
VI/69/690/0

Vorlagen-Nummer 02.11.2016
3474/2016

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	08.11.2016

Anfrage der AfD-Fraktion vom 22.08.2016 Dritter Bauabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn, Bonner Straße - AN/1318/2016

Die Anfrage lautet:

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 Archiveinsturzes 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)?

Antwort der Verwaltung zu Frage 1:

Das Verkehrsgutachten zur 3. Baustufe kommt zum Ergebnis, dass zwischen Marktstraße und Gürtel zwei Fahrstreifen zur Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens in zufriedenstellender Qualität ausreichen. Die Befürchtungen einer inakzeptablen Beeinträchtigung werden daher nicht geteilt.

Die Planung wurde intensiv mit der Polizei, der Feuerwehr der Stadt Köln und auch mit dem St.-Antonius-Krankenhaus in Bayenthal abgestimmt, um alle sicherheitsrelevanten Aspekte zu berücksichtigen.

Eine komplett vierstreifige Variante wurde bereits im Vorfeld des Planungsbeschlusses des Rates der Stadt Köln zur 3. Baustufe (2008) als Variante untersucht. Der Platzbedarf dieser Variante hätte erhebliche Eingriffe in die Nebenanlagen und die Bebauung zur Folge. Bei Realisierung von durchgängig vier Fahrstreifen müssten bis zu 70 Gebäude entlang der Bonner Straße abgebrochen werden, wenn alle geplanten Nutzungen und Ausstattungen berücksichtigt werden (Baumallee, Parken, Abbiegespuren, Fußgängerquerungen). Diese radikalen Eingriffe sind verkehrlich nicht zu begründen.

Der vorgeschlagene vierstreifige Ausbau würde zudem nicht zu einer relevanten Erhöhung der Leistungsfähigkeit des nördlichen Abschnitts der Bonner Straße führen, da diese in höchstem Maße von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bonner Straße / Marktstraße / Schönhauser Straße abhängig ist. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes wird durch den vierstreifigen Ausbau der gesamten Strecke jedoch nicht erhöht. Für den geradeausfahrenden Verkehr in Richtung Norden und Süden stehen hier außerdem bereits jeweils zwei Spuren zur Verfügung, um den Abfluss dieser Verkehrsströme in ausreichendem Maße zu gewährleisten.

Das Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln hat zusammen mit der IG Kölner Süden, die eine Vielzahl von Bürgervereinen und -initiativen aus dem Kölner Süden repräsentiert, einen Arbeitskreis eingerichtet, um geeignete Verkehrsberuhigungsvarianten für Marienburg und Bayenthal zu entwickeln. Der Verkehrsausschuss hat die erarbeitete Konsensvariante in der Sitzung vom 22.09.2015 mit Änderungen beschlossen. Der einjährige Modellversuch hat im September 2016 begonnen. Sollten zukünftige Verkehrsentwicklungen nach Realisierung der 3. Baustufe dies erfordern, können bei Bedarf weitere Maßnahmen geplant und umgesetzt werden.

Antwort der Verwaltung zu Frage 2:

Die Planung sieht gegenüber der Bestandssituation eine Erhöhung von 18 auf 21 Fahrstreifen, d.h. um insgesamt 3 Fahrstreifen vor. Die Anzahl der Fahrstreifen reduziert sich zudem unmittelbar außerhalb des Knotenpunktbereichs wieder. Die Notwendigkeit im Knotenpunktbereich zusätzliche Fahrstreifen vorzusehen, ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden Freigabezeiten (="Grünzeiten") der einzelnen Ströme, in denen der zufahrende Verkehr abfließen kann. Durch das Hinzukommen der Stadtbahn, die mit einer Vollpriorisierung zu berücksichtigen ist, verringern sich die möglichen Freigabezeiten für bestimmte Ströme.

Die geplanten Verkehrsflächen sind nach Aussage des Verkehrsgutachtens zur 3. Baustufe mindestens notwendig um das prognostizierte Verkehrsaufkommen in ausreichender Qualität abwickeln zu können. Die Dimensionierung des Knotenpunktes ist daher verkehrstechnisch begründet und plausibel.

Antwort der Verwaltung zu Frage 3:

Als Ausgleich für den Verlust von 233 Straßenbäumen und Einzelbäumen in Vorgärten werden im Bereich der Bonner Straße, Schönhauser Straße und Marktstraße 222 Einzelbaumpflanzungen durchgeführt. Die Baumreihen an der Marktstraße und an der Schönhauser Straße werden im Rahmen der Umsetzung der Bebauungspläne (B-Plan Nr. 67420.07 Marktstraße und B-Plan Nr. 67420.08 Schönhauser Straße) um 22 Bäume ergänzt. Weitere 162 Einzelbäume werden im räumlichen Zusammenhang im Stadtgebiet gepflanzt.

Prinzipiell wird das Grün in dem neuen Straßenraum nicht nur durch die Allee, sondern auch durch die mittig verlaufenden Rasengleise geprägt. Das Stadtbild wird den gesetzlichen Anforderungen entsprechend neu gestaltet und ist besonders auch durch die Verwendung von Rasengleisen ökologisch vertretbar. Bei „Grünen Gleisen" werden etwa 50 bis 70% der jährlichen Niederschlagsmenge je m² Gleisbegrünung gebunden und wieder verdunstet. Dies führt zur Minderung der Aufheizung und somit zur Reduzierung des Hitzestresses. Zudem kann die lokale Feinstaubkonzentration der Luft durch die Aufnahme von Feinstaub im Gleisbegrünungssystem verringert werden.
Außerdem wurde die Fläche der ehemaligen Tankanlage Ost am Verteilerkreis bereits zurückgebaut

und entsiegelt. Durch die Entstehung der Neuanlage von Gehölzflächen werden die Grünflächen des Grüngürtels erweitert.

Um die Bäume auf der Bonner Straße zu retten, wird zurzeit auf Anregung des Initiativkreises Bayenthal-Marienburg die Möglichkeit eines Umpflanzens der überplanten Straßenbäume untersucht. Dabei soll geprüft werden, ob die für die 3. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn zu fällenden Bäume vor Baubeginn an einen Ersatzstandort und nach Fertigstellung der Baumaßnahme wieder an die Bonner Straße zurück verpflanzt werden können.

Die Stadt Köln hat nunmehr einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen einbezogen und mit der Untersuchung der Verpflanzbarkeit der vorhandenen Bäume im Bereich der Bonner Straße beauftragt. Am 08.09.2016 hat bereits ein erstes Gespräch vor Ort unter Beteiligung eines Vertreters des Initiativkreises Bayenthal-Marienburg stattgefunden.

Ein weiterer gemeinsamer Besprechungstermin mit den Vertretern sowie ausgewählten Fachleuten der Bürgerinitiative ist am 26.10.2016 angesetzt. Bei dieser Ortsbegehung mit anschließender Diskussionsrunde sollten die freigelegten Baumwurzeln näher begutachtet werden und eine gemeinsame fachliche Einschätzung zur Verpflanzfähigkeit der Bäume erzielt werden.

Antwort der Verwaltung zu Frage 4:

Es trifft zu, dass das GVFG-Bundesprogramm im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen gemäß dem Beschluss der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungscheffinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015 über 2019 hinaus fortgeführt werden soll. Die derzeitigen Schritte werden derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

Gleichwohl steht die Bewilligung von Fördermitteln bis zur Verabschiedung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage weiterhin unter dem allgemeinen Vorbehalt der Verfügbarkeit von Bundesfinanzhilfen und endet zum 31.12.2019.

Der Zuwendungsbescheid enthält aufgrund der zuvor geschilderten Problematik derzeit daher weiterhin die Nebenbestimmung, dass die Maßnahme „vom 05.09.2002 bis zum 31.12.2019“ durchzuführen ist. Der Zuwendungsgeber hat der KVB AG respektive der Stadt Köln somit eine eindeutige Auflage erteilt, die bei Nicht-Erfüllung zu einem Widerruf des Verwaltungsaktes durch den Zuwendungsgeber führen kann.

Wie zuvor dargestellt, gibt es Nebenbestimmungen im Zuwendungsbescheid sowie eine derzeit geltende Gesetzeslage, nach der die Rechtsgrundlagen für die Fördertöpfe Ende 2019 auslaufen. Das Verwaltungshandeln kann im Ergebnis nicht auf etwaigen Absichtserklärungen fußen, sondern hat auf Recht und Gesetz aufzubauen. Ein Moratorium würde dieses rechtskonforme Handeln der Stadt Köln aufgrund der zeitlichen Zwänge unmöglich machen.

Antwort der Verwaltung zu Frage 5:

Die Förderung für die Stadtbahnmaßnahmen der 1.-3. Baustufe beträgt nach aktueller Auskunft durch den Nahverkehr Rheinland insgesamt 794,6 Mio. EUR (inkl. Planungskostenpauschale),
davon sind 774,34 Mio. EUR bewilligt.
Die Förderung für die Straßenbaumaßnahmen der 3. Baustufe beträgt 12,32 Mio. EUR. Diese Förderung wurde beantragt, aber noch nicht bewilligt. Insgesamt ergibt sich somit eine Zuwendung in Höhe von 806,97 Mio. EUR.

Für die dritte Baustufe im Einzelnen ergibt sich folgende Fördersituation:

Originäre Kosten 3. BS	Mio. EUR

Bau-/Planung ÖPNV Anteil	63,74
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. A"*	-43,85
davon Zuschuss (90 % auf zuwendungsfähige Kosten) "Kat. C" unter Vorbehalt	-0,90
davon Abzug Vorsteuererstattung durch das FA	-10,18
Bau-/Planung IV* Anteil / StEB / RheinEnergie	20,54
davon Zuschuss (gemäß FöRi-Sta*) (beantragt)	-12,32
Eigenanteil Stadt Köln / KVB	17,03

Es stehen für den ÖV-Teil der 3. Baustufe somit 43,85 Mio. EUR an Zuwendungen zur Verfügung. Die Zuwendung der Nord-Süd Stadtbahn, 1.-3. Baustufe erfolgt nach dem Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes. Gemäß § 2 Abs. Ziff. 2 a) GVFG kann eine Förderung beim „Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart [nur erfolgen,] soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden.“ Ein Bahnkörper im Straßenraum, der diese Voraussetzung nicht erfüllt, wäre aus Mitteln des Bundes nach GVFG nicht förderfähig.

Die Rückforderung von GVFG Mitteln liegt bei Entfall der gesetzlichen Grundlage bzw. aufgrund der o.g. Nebenbestimmung im Ermessen des Zuwendungsgebers. Der Stadt Köln ist kein Fall einer Rückforderung bekannt. Es wäre jedoch fahrlässig das Risiko einer Rückforderung einzugehen, wenn dies bei planmäßiger Umsetzung vermeidbar ist.

Antwort der Verwaltung zu der 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)?

Diese Kreditzinsen liegen für die 1. und 2. Baustufe bei 598,7 Mio. EUR. Diese Berechnung erfolgt immer mit rein prognostischen Werten (6 % Zinsen, 1 % Tilgung); tatsächlich fallen nur Zinsen in Höhe der für die jeweils aufgenommenen Darlehen vereinbarten Zinssätze an, die derzeit überwiegend erheblich unter den Prognosewerten liegen.

Die 3. Baustufe wird nicht über den Schuldendienst des § 7 bzw. § 8 des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages bzw. des Nord-Süd Stadtbahn-Vertrages II finanziert, sondern über den regulären Haushalt.

gez. Höing