

Oberbürgermeisterin Reker  
Ausschussvorsitzender Struwe

Rathaus, Spanischer Bau  
50667 Köln

Postanschrift:

Postfach 103564 · 50475 Köln

Tel: 0221/221-27840 · Fax: 0221/221-27841

E-mail: [DieLinke@stadt-koeln.de](mailto:DieLinke@stadt-koeln.de)

Fraktionsvorstand

Eingang beim Büro der Oberbürgermeisterin: 14.06.2018

**AN/0980/2018**

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

Gremium	Datum der Sitzung
Ausschuss für Umwelt und Grün	21.06.2018

**Umweltauswirkungen des möglichen U-Bahn-Baus**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,  
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,  
DIE LINKE. Fraktion im Rat der Stadt Köln bittet Sie um Aufnahme der folgenden Anfrage  
in die Tagesordnung der Sitzung des Umweltausschusses am 21.06.2018:

Die Ertüchtigung der Ost-West-Achse ist nicht nur für den Ausbau des ÖPNV, sondern auch für die gesamte Kölner Verkehrspolitik von grundlegender Bedeutung. Die Phase der so genannten Bürgerbeteiligung ist angelaufen. Aktuell stehen den Bürgern seitens den Verantwortlichen der Stadt Köln vier Tunnellösungen und eine oberirdische Variante zur Auswahl.

Wir sind grundsätzlich der Auffassung, dass alle ernstzunehmenden Möglichkeiten gleichberechtigt präsentiert, ergebnisoffen debattiert und verglichen werden müssen. Dazu gehört auch, dass man sie auf ihre ökologischen Auswirkungen hin betrachtet. Dabei ist zu bedenken, dass Bauarbeiten immer mit Umweltbelastungen einhergehen. Aber in der Folge ließe sich von einer ausgebauten Ost-West-Achse eine deutliche Reduktion der Umweltbelastung erwarten. Dieser Effekt träte ein, wenn die ertüchtigte Ost-West-Achse die Menschen veranlasste vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umzusteigen.

Die zur Debatte stehenden vier Tunnel-Varianten unterscheiden sich erheblich in ihrem Umfang. Grundsätzlich erscheint es uns abwegig, dass alle diese U-Bahn-Projekte in einer vergleichbaren Zeit durchgeführt werden können.

Darüber hinaus ist es naheliegend, dass ein oberirdischer Ausbau der Ost-West-Bahn deutlich schneller fertiggestellt sein wird als der Bau einer U-Bahn.

Unserer Auffassung nach würde ein U-Bahn-Bau vor allem den Autoverkehr entlasten und hierdurch vermutlich zu seiner weiteren Steigerung desselben beitragen. Für die Fahrgäste einer anvisierten U-Bahn sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt kaum Vorteile, da die kürzeren Fahrtzeiten durch längere Ein- und Umsteigezeiten kompensiert würden. Eine längere Bauzeit hingegen belastete, bedingt durch die Bauarbeiten und den fehlenden Nutzen, den Verkehr in Köln noch mehr. Auch hierdurch erhöhten sich die Schäden für Gesundheit und Umwelt weiter.

Uns stellt sich daher die Frage, inwiefern der in Teilen unterirdische Ausbau der Ost-West-Achse nicht letztendlich eine umweltschädliche Subventionierung des Autoverkehrs darstellen könnte.

Darüber hinaus verbrauchte ein U-Bahn-Bau auch sehr viel Beton. Die weltweite Betonproduktion ist für einen erheblichen Teil der vom Menschen gemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. So ist pro Tonne Beton in etwa mit einer Emission von ca. 100 kg Kohlendioxid zu rechnen.

Gemäß den Angaben des Umweltbundesamtes verursacht eine Tonne Kohlendioxid Umweltschäden in Höhe von 80 €. Diese, sich in Klimafolgen ausdrückenden Schäden, sind letztendlich durch die weltweite Gemeinschaft zu tragen. Die globale Sand- und Kiesknappheit und Umweltfolgen des Ab- und Raubbaus sind darin noch nicht mal berücksichtigt.

Auch diese sogenannten externen Kosten müsste die Stadt Köln mit in ihre Nutzen-Kosten-Rechnung integrieren.

### **In diesem Zusammenhang bitten wir um die Antwort auf folgende Fragen:**

- 1) Gibt es seitens der Verwaltung konkrete Pläne, die oberirdische Ost-West-Verbindung im Vorfeld eines eventuellen U-Bahn-Baus vorübergehend zu ertüchtigen und wie sehen diese aus?
- 2) Wie groß wäre der zusätzliche ökologische Fußabdruck für einen vorübergehenden oberirdischen Ausbau der Ost-West-Verbindung, im Durchschnitt pro fertiggestellten Gleis-Kilometer und über die zu erwartende Gesamtstrecke?
- 3) Wie groß wäre der zu erwartende Bedarf an Beton bei jeder der vier Tunnel-Varianten in Tonnen?
- 4) Wie groß wäre der zu erwartende Bedarf an Beton bei einem oberirdischen Ausbau der Ost-West-Achse in Tonnen?
- 5) Wie groß wäre der ökologische Fußabdruck für den Bau der jeweiligen Tunnel-Variante und der oberirdischen Lösung im Vergleich?

gez.  
Michael Weisenstein  
Fraktionsgeschäftsführer

gez.  
Hamide Akbayir  
Mitglied des Ausschusses Umwelt und  
Grün

