

Fraktion DIE LINKE im Rat der Stadt Köln
Ratsgruppe Klimafreunde

An die Oberbürgermeisterin

Frau Henriette Reker

Eingang beim Amt der Oberbürgermeisterin: 25.01.2021

AN/0198/2021

Antrag gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates

Gremium	Datum der Sitzung
Rat	04.02.2021

Klimanotstand: Tunnelplanungen auf der Ost-West-Achse einstellen!

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Reker,

die Antragstellerinnen bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung des Rates am 4.2.2021 zu nehmen:

Beschluss:

Um die Klimaziele zu erreichen, auf die sich Köln verpflichtet hat, wird die Ost-West-Achse der Kölner Stadtbahn oberirdisch ausgebaut. Die Planungen für einen Tunnel werden eingestellt.

Begründung:

Der Rat der Stadt Köln erklärte am 9.7.2019 den Klimanotstand und bestätigte damit unter anderem, *„dass die Eindämmung des vom Menschen verursachten Klimawandels in der städtischen Politik eine hohe Priorität besitzt und zukünftig bei allen Entscheidungen grundsätzlich zu beachten ist.“*

Um eine Eindämmung des Klimawandels zu erreichen, ist ein Ausbau des ÖPNV dringend erforderlich. Er ist Teil einer umfassenden Verkehrswende hin zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußverkehr).

Bei den Klimafolgen des Verkehrs ist aber nicht nur der laufende Betrieb, sondern auch die Erstellung der Infrastruktur zu berücksichtigen. Eine aktuelle Studie macht deutlich, dass der Bau von U-Bahnen nicht mit dem Ziel der Eindämmung des Klimawandels verträglich ist (Matthias Dittmer, Frank Geraets, Axel Schwipps 2020: Die Klimabilanz Berliner U-Bahn und Straßenbahnplanungen).

Die Menge an CO₂, die durch den Bau von Tunneln entsteht, überwiegt über einen langen Zeitraum die Menge an CO₂, die durch den Umstieg auf den ÖPNV und eine damit verbun-

dene Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht wird. Pro Kilometer U-Bahn entstehen 99.000 t CO₂. Die Autoren der Studie stellen in Bezug auf anstehende Berliner U-Bahn-Bauten fest, dass das beim Bau entstandene CO₂ erst nach 109 Jahren (Projekt U9 Nord) bis hin zu 230 Jahren (U6 TXL) durch Einsparungen kompensiert wird.

Im Vergleich dazu entstehen beim oberirdischen Ausbau des ÖPNV deutlich weniger Treibhausgase. Je nach Bauart sind dies 7.145 t (Schotter- oder Rasenbett) bis 12.210 t CO₂ (Betonbett) pro Kilometer.

Darüber hinaus war eines der wichtigsten Argumente der Tunnelbefürworter, mit dem Tunnelbau die 54 sogenannten Querungen im Innenstadtbereich zu beseitigen. 54 mal stoße insbesondere der Autoverkehr auf die Stadtbahn. Deshalb soll letztere unter die Erde. Mit dem Tunnelbau würde jedoch bestenfalls ein Zehntel der verkehrsbedingten Barrierewirkung vermieden (Quelle: <https://tinyurl.com/OWAchseKoeln>).

Der Tunnel wäre darüber hinaus um ein Vielfaches teurer als die oberirdische Variante, nämlich 806 Mio. Euro gegenüber 112 Mio. Euro. Der Tunnel wäre frühestens Ende der 2030er Jahre fertig. Bis dahin wären die Personal- und Geldressourcen der Stadt Köln gebunden.

Das gesamte Innenstadtbereich liegt auf archäologischem Untergrund. Diese Prüfungen würden allein mindestens drei Jahre beanspruchen. Es bestünden darüber hinaus Einsturzgefahren, z. B. durch die beabsichtigte Untertunnelung der Mauritiuskirche.

Trotz dieser gravierenden Nachteile kann die unterirdische Stadtbahn auch nicht mehr Personen befördern als die oberirdische Variante.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Michael Weisenstein

Fraktionsgeschäftsführer DIE LINKE

gez.

Nicolin Gabrysch und John Akude

Ratsgruppe Klimafreunde