



Projektleitung  
**Ost-West-Achse**

Hildegard Heide

Telefon: (0221) 221-32139  
E-Mail: straßen-  
verkehrsentwicklung@stadt-koeln.de

Datum: 30.05.2022

## Ergebnisprotokoll

über die **Fachgespräche** zum Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am:

- Mittwoch, den 11. Mai 2022, 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr, im Stadthaus Deutz
- Donnerstag, den 12. Mai 2022, 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr, im Kalk Karree
- Freitag, den 13. Mai 2022, 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr, im Kalk Karree

Anwesend waren:

### Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III - Mobilität

### Teilnehmende Akteure nach Veranstaltungstag

Teilnehmendenkreis, Mittwoch, den 11. Mai 2022

- Architektenkammer NRW
- Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt
- Contipark Parkgaragengesellschaft mbH
- Handwerkskammer zu Köln
- Haus der Architektur
- Hotel- und Gaststättenverband Nordrhein e.V. im Reg.-Bez. Köln
- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Kreishandwerkerschaft Köln
- Kreissparkasse Köln
- KölnTourismus GmbH
- Neumarkt Galerie
- Radkomm e.V.
- Stadtmarketing Köln e.V.

Teilnehmendenkreis, Donnerstag, den 12. Mai 2022

- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Bürgerinitiative „Köln kann auch anders“
- BUND NRW e.V. Kreisgruppe Köln
- D-Gruppe
- design Team c GmbH
- Interessensgemeinschaft Neue Stadtbahntrasse
- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „oben bleiben“
- Kölner Haus- und Grundbesitzerverein
- Landgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW

Teilnehmendenkreis, Freitag, den 13. Mai 2022

- Allgemeine Deutsche Automobil-Club Nordrhein e.V.
- Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Köln e.V.
- Fuss e.V. Köln
- Kölner Parkhaus- und Parkplatzgesellschaft mbH
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm e.V.
- Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e.V.

**Verwaltung**

Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III – Mobilität
Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
Torsten Kley-Steivering	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Christian Melchert	Abteilungsleitung Projektgruppe Stadtbahn Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Susanne Mönnich	Fachreferentin Dezernat III – Mobilität
Elmar Rosa	Sachgebietsleitung Planung Lichtsignalanlagen
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Amt für Planung, Bau und Betrieb Lichtsignalanlagen

**Kölner Verkehrs-Betriebe AG**

Gunther Höhn	KVB AG
Klaus Köster	KVB AG
Gudrun Meyer	KVB AG

**Lots\***

Marianne Großmann	Lots* GmbH
Henning Schulze	Lots* GmbH
Jan Zederbohm	Lots* GmbH

Der Leiter des Begleitgremiums und Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, eröffnet die Sitzungen und begrüßt alle Anwesenden.

### **TOP1 | Begrüßung und Vorstellung der (Projekt-)Beteiligten**

Ascan Egerer begrüßt die Teilnehmenden und ordnet den Hintergrund und Anlass der Fachgespräche ein.

- Er stellt heraus, dass aufgrund der Menge an kontaktierten Akteur\*innen – 50 Interessensgruppen waren eingeladen – die Fachgespräche in drei Termine eingeteilt wurden.
- Er macht das Ziel deutlich, im Rahmen der Planung eine größtmögliche Transparenz herzustellen. Aus diesem Grund folgen alle drei Fachgespräche demselben Ablauf und die Ergebnisse der Fachgespräche werden öffentlich in einem Protokoll zur Verfügung gestellt.
- Er erklärt, dass sich das Gesamtprojekt aus verschiedenen Projektabschnitten zusammensetzt: Bereich West und Bereich Innenstadt (ober- und unterirdisch) in der Planungs- und Umsetzungsverantwortung der Stadt Köln sowie den Bereich Bestandstunnel und Bereich Ost einschl. der Haltestellen auf dem Gebiet des Rheinisch-Bergischen Kreises in der Planungs- und Umsetzungsverantwortung der KVB. Die Projektstruktur entspricht den Projektabschnitten, dabei arbeiten verschiedene Ämter und Partner\*innen gemeinsam an dem Planungsprojekt.

### **TOP2 | Idee und Arbeitsweise des Fachgesprächs**

Ascan Egerer stellt die Idee und Arbeitsweise des Fachgesprächs vor.

- Die Fachgespräche sind ein freiwilliges und informelles Angebot der Stadtverwaltung zur Information der unterschiedlichen Interessensgruppen in Köln.
- Sie dienen dem laufenden sachlichen und konstruktiven Informationsaustausch im Planungsprozess zwischen Interessensgruppen und Verwaltung zum Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“.
- Die Ziele sind:
  - Planungsstände transparent zu kommunizieren,
  - Ausblicke auf weitere Entwicklungen zu geben,
  - Fach- und Verständnisfragen zu beantworten,
  - Hinweise zur Planung aufzunehmen und durch Expert\*innen prüfen zu lassen, ob sie in die Planung aufgenommen werden können, sowie
  - weiterführende Fragen einzuordnen und sich ggf. zu positionieren.
- Die Hinweise und Inhalte haben keinen Beschlusscharakter, dieser obliegt einzig und allein dem Rat der Stadt Köln.
- Der Teilnehmendenkreis und die Formate der Beteiligung sind offen und können angepasst werden.
- Weitere Termine werden je nach Bedarf, Interesse und Thema konzipiert und angeboten.
- Die Besprechungsinhalte werden in einem Ergebnisprotokoll festgehalten, an alle Teilnehmenden verteilt und veröffentlicht.
- Die übergreifende Präsentation wird auf der Projekt-Webseite veröffentlicht.

### **TOP3 | Erwartung von Seiten der Teilnehmenden**

Anschließend haben die Teilnehmenden die Möglichkeit sich vorzustellen und ihre Erwartungen an das Fachgespräch zu formulieren.

- Grundsätzlich erwarten die Teilnehmenden, sachkundig und regelmäßig zu den Planungen informiert zu werden. Der Prozess solle insgesamt versachlicht und die Stadtgesellschaft regelmäßig beteiligt werden.
- Die Planungsgruppe soll die Ost-West-Achse nicht isoliert betrachten. Die Bedeutung für die Stadt muss insgesamt herausgestellt werden.
- Entsprechend braucht es eine verkehrstechnische und städtebauliche Gesamtlösung für Köln über die Ost-West-Achse hinaus. Dies beinhaltet eine ganzheitliche

Betrachtung der Verkehrsplanung unter Einbeziehung von ÖPNV, motorisiertem Individualverkehr (MIV), wie beispielsweise von Pkw und Kraffrädern, sowie vom Fuß- und Radverkehr.

- Überdies braucht es für eine gute Entscheidungsgrundlage für den Rat der Stadt Köln eine enge Zusammenarbeit mit dem Umweltamt, Stadtplanungsamt und bei Bedarf weiteren Ämtern.
- Die Bekanntgabe des Kriterienkataloges zur Beurteilung der Varianten wurde explizit gewünscht. Die Relevanz von Umweltaspekten und klimapolitischer Prüfungen wurde dabei betont und herausgestellt.
- Zudem wurde gewünscht, dass der Rat der Stadt Köln auf der Grundlage umfassender und objektiver Informationen zeitnah eine innerstädtische Variante beschließt und der Umbau der Ost-West-Achse beginnt.
- Es besteht Konsens, die Protokolle zu veröffentlichen.

Darüber hinaus formulieren die Teilnehmenden erste Fragen, die im weiteren Verlauf der Sitzung (vgl. Ergebnisprotokoll) beantwortet werden, oder zu diesem Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden können und in den Themenspeicher aufgenommen werden. Konkrete erste Fragen und Anregungen zur Planung sind:

- *Was ist der Planungsstand? Was ist in den letzten drei Jahren passiert?*
- *Nach welchen Kriterien soll eine Entscheidung mit Blick auf die unterschiedlichen Varianten entlang der Strecke getroffen werden?*
- *Inwieweit werden klimapolitische Aspekte berücksichtigt?*
- *Wie werden Kapazitätssteigerungen auf der Ost-West-Achse sichergestellt? (Takterhöhung möglich?)*
- *Wie wird die Ost-West-Achse für Radfahrende freundlicher gestaltet?*
- *Was erwartet die Politik und ist diese offen für Anregungen?*
- *Inwieweit binden die Planung und der Umbau der Ost-West-Achse personelle Ressourcen?*
- *Wie wird der Verkehr während den Bauzeiten gewährleistet?*
- *Kann auch der Individualverkehr in einen möglichen Tunnel verlegt werden?*

#### **TOP4 | Planungsauftrag & Planungsstand**

Der stellvertretende Projektleiter Torsten Kley-Steberding fasst den Planungsauftrag vom Stadtrat an die Verwaltung zusammen und erklärt die zugrundeliegenden Beschlüsse. Anschließend erfolgt eine Information zum Planungsstand in den einzelnen Planungsabschnitten durch Hildegard Heide in den Bereichen West und Innenstadt sowie durch Gunther Höhn bzw. Klaus Köster (KVB) im Bereich Ost und Bestandstunnel. Zu den einzelnen Planungsabschnitten sowie übergeordnet werden einzelne Aspekte und Fachfragen thematisiert und diskutiert.

#### **Planungsabschnitt West**

- Der Bereich West umfasst die 14 Haltestellen von Weiden West bis Universitätsstraße.
- Der überwiegende Teil der Haltestellen wird mit minimalen Eingriffen erweitert. Im Wesentlichen bleibt das Prinzip der Seitenbahnsteige erhalten. Die Bahnsteige werden auf mindestens 80 m verlängert, damit alle Türen der 90-m-Züge erreicht werden können. Für einzelne Haltestellen gab es bis zu neun Varianten, aus denen eine Vorzugsvariante abgeleitet wurde.
- Ein Einsatz von Langzügen zur Fußball-Europameisterschaft 2024 wurde geprüft, allerdings wegen der ausbleibenden Stadionerweiterung und den hohen Kosten für provisorische Bahnsteigverlängerungen verworfen.
- Abhängig von der Haltestelle müssen Signalanlagen für den Straßen- und Schienenraum entsprechend den neuesten Standards nachgerüstet oder erneuert werden. Diese sind bereits oder werden an die Verkehrsrechnerzentrale angebunden.

Wenn Passant\*innen den Taster der Ampelanlage drücken, um die Straße zu überqueren, wird die Furt auf der anderen Seite ebenfalls angefordert.

- Die Bahnsteige werden wo notwendig verbreitert, das Mindestmaß beträgt dabei 2,50 m zgl. 0,50 m Breite für Geländer und Sicherheitsraum zum MIV. Zudem sollen die Querungen der Gleisachsen wo notwendig erweitert werden.
- Darüber hinaus wird die Zugänglichkeit der Haltestellen untersucht. Entsprechend wurden für die Haltestellen unterschiedliche Varianten zur Optimierung erarbeitet. Auf Basis einer Zielerreichungsmatrix wurden Empfehlungen für die jeweilige Vorzugsvariante erarbeitet. Dieser Prozess wird in den nächsten Fachgesprächen vorgestellt.

#### Planungsabschnitt Innenstadt oberirdisch & unterirdisch

- Der Bereich Innenstadt umfasst den Abschnitt zwischen Eisenbahnring und Deutzer Brücke.
- Für den Bereich Innenstadt werden jeweils verschiedene Varianten für die zwei Alternativen geplant. Die beiden grundsätzlichen Alternativen bestehen aus der Stadtbahnführung an der Oberfläche oder im Tunnel
- Die Verwaltung plant einen interdisziplinären, amtsübergreifenden Workshop, um die erarbeiteten Varianten zu prüfen und mit Hilfe einer Bewertungsmatrix jeweils Vorzugsvarianten für die beiden Alternativen zu identifizieren.
- Der Kriterienkatalog zur Bewertung der Varianten wird derzeit erarbeitet und abgestimmt. Im Rahmen der Bewertung wird dieser vorgestellt und veröffentlicht.
- Nach Abschluss der Vorplanung werden die beiden Alternativen dem Rat der Stadt Köln vorgelegt. Der Rat entscheidet in dem sogenannten politischen Variantenentscheid, ob die Stadtbahn in Bereich Innenstadt zukünftig an der Oberfläche oder durch einen Tunnel fährt.
- Zum jetzigen Planungsstand geht die Verwaltung davon aus, dass beide innerstädtischen Alternativen (oberirdisch und unterirdisch) förderfähig sind. Hier muss allerdings noch die neue Verfahrensweisung für die Standardisierte Bewertung abgewartet werden, mit der der Nutzen-Kosten-Index berechnet wird.
- Für beide Alternativen wird momentan eine Bündelung der Gleise auf bzw. unter der Aachener Straße geplant. So soll eine gute Verknüpfung mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle am Eisenbahnring (im Rahmen des S-Bahn-Westringausbaus geplanter S-Bahn-Halt „Köln Aachener Straße“) entstehen. Die MIV-Führung ist auf der Richard-Wagner-Straße vorgesehen.
- Bei der Tunnelalternative wird geplant, dass die westliche Rampe zwischen dem Eisenbahnring und Innere Kanalstraße verortet ist.
- Der MIV soll unabhängig von der beschlossenen Alternative eingeschränkt werden. Gemessen am Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel) ist ein Anteil von unter 30 Prozent vorgesehen. Entsprechend ist nur noch ein Fahrsteifen pro Fahrtrichtung geplant. Die Nordumfahrung am Neumarkt wird aufgehoben. Die so gewonnenen Freiflächen werden dem Fuß- und Radverkehr sowie Anrainer\*innen zur Verfügung gestellt.
- Von vereinzelt Teilnehmenden wurde angeregt, die Durchfahrt für den MIV komplett zu unterbinden oder unterbrochene Durchfahrten einzurichten. Andere hingegen betonten die Relevanz des Automobilverkehrs auch im Innenstadtbereich.
- Die Straßenbahnlinie 9 wird unabhängig von der Alternative weiterhin in der Mauritiussteinweg ausgefädelt. Bei einer unterirdischen Alternative würde die Rampe südlich der Kirche Sankt Mauritius geplant werden.
- Bei einer Tunnellösung gibt es verschiedene Varianten für die Anordnung der Haltestelle Neumarkt, die teils bis in die Ebene in minus vier reichen.
- Die Takterhöhung der Stadtbahnlinie 1 ist sowohl im Tunnel als auch an der Oberfläche aufgrund des gemeinsamen Fahrweges mit den Stadtbahnlinien 7 und 9 nicht möglich. Für eine Takterhöhung müssten die Bahnanlagen von der Haltestelle Neumarkt bis einschließlich zur Haltestelle Deutzer Freiheit durchgängig mit vier Gleisen ausgerüstet werden. Das ist nicht Planungsgegenstand.

- Von Teilnehmenden wurde angeregt, noch einmal eingehend zu prüfen, ob eine Takterhöhung der Stadtbahnlinie 1 unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. Anpassungen der Haltestellen, Umleitung des MIV, Weichenanlage, Abriss von Bestandsbauten) möglich wird.

#### Planungsabschnitt Bestandstunnel

- Die Bahnsteige in den bestehenden Tunnelhaltestellen weisen eine ausreichende Länge für den Einsatz von Langzügen auf.
- Die Brandschutzgutachten für den Einsatz von 90-m-Zügen werden gerade ausgewertet. Die Leistungen für die ggf. erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen werden anschließend auf der Grundlage der Ergebnisse ausgeschrieben.
- Für die Haltestellen Deutz TH und Fuldaer Straße sind Aufzugnachrüstungen geplant.
- Darüber hinaus sind Attraktivierungen und weiteren Maßnahmen für die Barrierefreiheit an den Haltestellen vorgesehen.
- Von Teilnehmenden wurde ein Wettbewerb zur Attraktivierung der Haltestellen angeregt.

#### Planungsabschnitt Ost

- Der Bereich Ost umfasst die Haltestellen Kalker Friedhof bis Brück Mauspfad auf Kölner Stadtgebiet sowie die Haltestellen Lustheide bis Bensberg im Gebiet des Rheinisch-Bergischen Kreises
- Auf diesem Streckenabschnitt verkehrt die Stadtbahnlinie 1 auf besonderem Bahnkörper, sodass die Haltestellenverlängerungen ohne Eingriffe in die angrenzenden Verkehrsflächen umsetzbar sind.
- Für die Haltestellen Brück Mauspfad und Refrath werden Varianten zum Umbau der Wendeschleifen untersucht.
- Darüber hinaus sind im Rahmen von Attraktivierungen weitere Anpassungen geplant.
- Die Endhaltestelle Bensberg ist auch eine Tunnelhaltestelle. Hier wird ein Programm analog zu dem o.g. Planungsabschnitt Bestandstunnel durchgeführt.
- Von Teilnehmenden wurde eine Verlegung der Haltestelle Frankfurter Straße angeregt.

Torsten Kley-Steivering stellt im Anschluss die aktuelle Terminalschiene für das Projekt vor. Die erstmalig 2018 mit der ÖPNV Roadmap veröffentlichten Daten entsprachen den Terminplanungen des Planungsbeschlusses und der politischen Vision für die Ost-West-Achse. Mit Aufnahme der Arbeit der Projektgruppe wurde aufgrund ihrer Erfahrungen aus anderen Projekten dieser Größenordnung und der Komplexität ersichtlich, dass eine Terminanpassung notwendig wird. Die Verwaltung entschied sich, zunächst tiefer in die Planung einzusteigen, um dann mithilfe von weiteren Fakten eine konkretere Aussage über den Zeitplan treffen zu können. Dieser Zeitpunkt ist in den Augen der Experten nun erreicht. Der Stand der Terminplanung im Projekt Kapazitätserweiterung für die Ost-West-Achse ist im Mai 2022 wie folgt:

- Die Unterlagen für den Variantenentscheid für den Bereich Innenstadt werden aus heutiger Sicht im dritten Quartal 2023 der Politik vorgelegt. Nach dem politischen Variantenentscheid wird für die ausgewählte Alternative die Leistungsphase 3 HOAI erbracht. Diese dauert voraussichtlich zwei Jahre. Folglich können die Planfeststellungsunterlagen im Rahmen der Leistungsphase 4 HOAI frühestens 2026 eingereicht werden, abhängig von der Dauer des politischen Variantenentscheids.
- Die Bauleistungen im Bereich Innenstadt können nach dem Genehmigungsverfahren von circa zwei Jahren frühestens ab Mitte 2028 ausgeschrieben werden, mit einem voraussichtlichen Beginn der Bauausführung ab Mitte 2029, abhängig von der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme.
- Die Genehmigungsverfahren für die Bereiche West und Ost können aus heutiger Sicht ab dem zweiten Quartal 2024 eingereicht werden.

- Die Bauausführung in den Bereichen West und Ost kann nach heutiger Planung Mitte 2027 bzw. Mitte 2026 beginnen, abhängig von der Dauer der Genehmigungsverfahren und der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme.
- Eine Betriebsaufnahme mit Langzügen kann aus heutiger Sicht nach Fertigstellung der Bereiche West und Ost im Jahr 2030 erfolgen. Für die Innenstadt werden vorerst Provisorien eingerichtet, die einen Schienenverkehr auch während der Bauzeit ermöglichen sollen.
- Die Verwaltung geht nach heutigem Stand von einem etwa gleich langen Genehmigungsverfahren bei der oberirdischen und der unterirdischen Alternative aus.
- Die Ausschreibung zur Umsetzung erfolgt auf europäischer Ebene.

## **TOP5 | Dialogrunde**

Hildegard Heide und Ascan Egerer ermöglichen den Teilnehmenden im Rahmen der Vorstellung des Planungsstandes und der anschließenden Dialogrunde übergeordnete Fragen zu stellen, die das gesamte Planungsprojekt der Ost-West-Achse betreffen. Zudem werden Fragen aus den mit den Teilnehmenden geführten Vorgesprächen aufgegriffen und an dieser Stelle beantwortet.

- Hinsichtlich der Barrierefreiheit der Haltestellen wird angeregt, dass Querungen und Übergangszeiten möglichst passantenfreundlich einzurichten sind. Zudem sollen unterirdische Haltestellen aufgrund von technischen Ausfällen oder Vandalismus mit jeweils zwei Aufzügen pro Bahnsteig geplant werden. Die Verwaltung nimmt diesen Hinweis auf und wird ihn prüfen.
- Ein Kriterienkatalog zur Bewertung der Ausbau-Varianten der Haltestellen ist für den Bereich West bereits erstellt und wird mit den Ergebnissen in den nächsten Fachgesprächen vorgestellt. Für den innerstädtischen Bereich ist dies noch nicht abgeschlossen.
- Diverse Gutachten zu städtebaulichen Maßnahmen, Kosten-Nutzen-Untersuchung, Fußverkehrsströmen und Klima werden für die Varianten erstellt. Die Ergebnisse fließen in die Szenarioanalysen ein und werden spätestens mit dem Planfeststellungsverfahren veröffentlicht.
- Nach der Erarbeitung der Vorzugsvarianten im innerstädtischen Bereich wird das Klimagutachten ausgeschrieben. Entsprechend des Ratsbeschlusses werden zu beiden innerstädtischen Alternativen Klimakriterien im Rahmen eines Gutachtens vorgelegt. Eine Einschätzung der klimatischen Auswirkungen auf der Grundlage von Bauvorhaben aus anderen Städten ist nicht vorgesehen.
- Für die weitere Planung zur Umgestaltung der gewonnenen Freiräume (insb. bei der unterirdischen Linienführung in der Innenstadt) werden die beauftragen Planungsbüros durch externe Freiraumplaner\*innen und das Stadtplanungsamt beraten.
- Archäologische Funde entlang der Strecke sind bei der Zeitplanung berücksichtigt und werden als Risiko eingepreist. Die aktuellen Leitungserkundungen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Römisch-Germanischen Museum. Bisher sind noch keine Funde zu vermelden.
- Durch die 90 m langen Züge werden auch mehr Kapazitäten für den Transport von Fahrrädern etc. geschaffen. Eine explizite Ausweitung der Stellmöglichkeiten ist aber nicht vorgesehen.
- Für den Betrieb der 90-m-Züge auf der Ost-West-Achse liegt eine Ausnahmegenehmigung vor.
- Die Bevölkerungsentwicklungen der Stadt Köln werden bei den Planungen berücksichtigt. Im Rahmen des sogenannten „sustainable urban mobility plan“ (SUMP) wird das Thema gesamtstädtisch betrachtet.

## **TOP6 | Projektkommunikation und Ausblick**

Ascan Egerer gibt einen Überblick über die Projektkommunikation und stellt vor, welche konkreten Kommunikationsmittel geplant sind. Er gibt zudem einen Ausblick auf künftige Fachgespräche, die nach den Sommerferien im August stattfinden sollen. In den konzeptionellen Überlegungen wird geprüft, welche Formate und Zusammensetzungen sich als zielführend erweisen.

*gez. Ascan Egerer*  
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots\**  
(Schriftführer)

### Anlagen:

Veranstaltungsübergreifende Liste der Stakeholder