



**Amt für Straßen und Radwegebau
Ost-West-Achse**

Stadthaus Deutz - Westgebäude
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
www.stadt.koeln

Auskunft

Frau Heide, Zimmer 13B41
T: 0221 221-32139
E: strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

Datum
07.09.2022

Ergebnisprotokoll

zum **zweiten Fachgespräch** im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Donnerstag, den 18. August 2022, 15:00 bis 18:00 Uhr, im Stadthaus Deutz

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Akteur*innen

- Bürgerinteressensgemeinschaft Junkersdorf
- Bürgerinteressensgemeinschaft Weiden
- Bürgerverein Müngersdorf
- Bündnis Verkehrswende Köln
- BUND NRW e.V. Kreisgruppe Köln
- D-Gruppe
- Einzelhandelsverband Nordrhein-Westfalen Aachen Düren Köln e.V.
- Fuss e.V. Köln
- Handwerkskammer zu Köln
- Haus der Architektur
- Hotel- und Gaststättenverband Nordrhein e.V. im Reg.-Bez. Köln
- Industrie- und Handwerkskammer zu Köln
- Interessensgemeinschaft Braunsfelder Bürger:innen



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „oben bleiben“
- Kölner Haus- und Grundbesitzerverein
- KölnTourismus GmbH
- Naturschutzbund Stadtverband Köln e.V.
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm e. V.
- Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e.V.

Verwaltung

Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III – Mobilität
Susanne Mönnich	Fachreferentin Dezernat III – Mobilität
Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Julian Kaldewey	Projektingenieur Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steivering	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Julia Gesdorf	Projektingenieurin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Elmar Rosa	Sachgebietsleitung Planung LSA Amt für Verkehrsmanagement

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Gunther Höhn	Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement
Klaus Köster	Strategische Fahrwegsplanung M.Sc.
Gudrun Meyer	Mediensprecherin

Lots*

Marianne Großmann
Miriam Mathias
Jan Zederbohm

Der Leiter des Begleitgremiums und Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln, Ascan Egerer, eröffnet die Sitzung des zweiten Fachgesprächs und begrüßt alle Anwesenden.



TOP1 | Begrüßung und Rückblick auf die erste Sitzung

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

- Er stellt heraus, dass aufgrund der etwas geringeren Anmeldezahlen gegenüber der ersten Reihe der Fachgespräche im Mai ein Termin eingerichtet werden konnte, der alle Interessengruppen und Organisationen umfasst.
- Er stellt noch einmal die Zielsetzung der Fachgespräche heraus und betont die transparente Kommunikation in Richtung der Bürgerschaft.
- Er stellt kurz das gesamte Projekt zur „Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse“ mit seinen Planungsabschnitten dar und fasst die Planungsthemen der Abschnitte zusammen.
- Er gibt einen Überblick zu den aufgetretenen Fragen und Themen der ersten Reihe der Fachgespräche und weist darauf hin, dass offene Fragen zu gegebenem Zeitpunkt aufgegriffen und beantwortet werden.

TOP2 | Antworten der Projektgruppe

Ascan Egerer übergibt an Torsten Kley-Steверding, der Anfragen aufgreift, die seit dem zweiten politischen Begleitgremium durch die Projektgruppe beantwortet werden konnten.

- So wurde gefragt: Wird der Kriterienkatalog zur Bewertung der innerstädtischen Varianten veröffentlicht? Wird es die Gelegenheit geben, diesen zu kommentieren und Ergänzungen einzubringen?
Antwort: Die Verwaltung der Stadt Köln wird die Vorzugsvarianten und die dafür nötigen Bewertungskriterien der innerstädtischen Alternativen (oberirdisch und unterirdisch) im Rahmen künftiger Fachgespräche vorstellen. In diesem Zuge wird die Projektgruppe Fragen beantworten und Anmerkungen aufnehmen und prüfen.
- Zudem wurde gefragt: Warum finden bereits Ortsbegehungen in den Kellern der Häuser statt?
Antwort: Die Verwaltung der Stadt Köln stellt heraus, dass die Ortsbegehungen für die bessere Datenlage zu Abmessungen in Kellergeschossen und Daten zu Bauart erforderlich waren. Die erhobenen Daten sind dabei unabhängig von der umzusetzenden Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) relevant.
- Eine weitere Frage lautete: Wie wahrscheinlich sind Fördergelder für die Tunnellösung bei immer weiter steigenden Kosten?
Antwort: Die Verwaltung der Stadt Köln geht zum jetzigen Planungsstand davon aus, dass beide innerstädtischen Alternativen (oberirdisch und unterirdisch) förderfähig sind. Die neue Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung liegt mittlerweile vor. Auf dieser Grundlage wird der Kosten-Nutzen-Index neu berechnet. Erst im Anschluss ist eine fachliche Aussage zu treffen.



TOP3 | Planungsstand OWA im Abschnitt West

Hildegard Heide fasst kurz die Hintergründe und den aktuellen Planungsstand im Planungsabschnitt West zusammen.

- Es handelt sich um 14 oberirdische Haltestellen in drei Planungspaketen von der Haltestelle Weiden West bis zur Haltestelle Universitätsstraße. Diese sollen für den Einsatz von 90-Meter-Zügen verlängert und ertüchtigt werden. Der überwiegende Teil der Haltestellen wird mit minimalen Eingriffen erweitert.
- Die Bahnsteige werden auf mindestens 80 Meter verlängert, damit alle Türen der 90-Meter-Züge erreicht werden können. Für einzelne Haltestellen gab es bis zu neun Varianten, aus denen die Verwaltung jeweils eine Vorzugsvariante abgeleitet hat. Diese werden dem Rat gesammelt zur Entscheidung vorgelegt.
- Der Ämterumlauf ist abgeschlossen und die Vorplanung wird fortgeschrieben. Zum Abschluss der Vorplanung erfolgt die Vorbereitung und Vorlage des erweiterten Planungsbeschlusses.

TOP 4 | Kriterienkatalog für die Variantenentscheide im Bereich West

Danach stellt Hildegard Heide den Kriterienkatalog vor, mit dem die Vorzugsvarianten ermittelt werden.

- Durch den Generalplaner Abschnitt West (Schüssler Plan/ZPP Ingenieure) wurde in enger Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit der Projektgruppe sowie der KVB ein Kriterienkatalog entwickelt. Der Katalog wurde den an der Planung beteiligten Personen vorgelegt und gemeinsam verabschiedet.
- Mit der Nutzwertanalyse wurden auf der Grundlage von acht Haupt- und 36 Unterkriterien die Varianten der Haltestellen anhand einer Bewertungssystematik mit Punkten gewichtet. Auf diese Weise wurden die Vorzugsvarianten ermittelt. Einen Sonderfall stellt die Haltestelle Junkersdorf dar. Hier wurde ein neuntes Hauptkriterium die „betrieblichen Belange der KVB“ hinzugefügt.
- In der zweiten Sitzung des politischen Begleitgremiums merkte eine Teilnehmende an, dass eine einheitliche Nachvollziehbarkeit nur gewährleistet sei, wenn alle Haltestellen mit den gleichen Kriterien bewertet würden. Dieser Anmerkung hat die Verwaltung der Stadt Köln Rechnung getragen, indem der Kriterienkatalog für alle Haltestellen von acht auf neun Hauptkriterien (inklusive der „betrieblichen Belange der KVB“) erweitert wurde. Auch nach Bewertung durch den erweiterten Kriterienkatalog haben die zuvor ermittelten Vorzugsvarianten weiterhin Bestand.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Die anschließende Szenarioanalyse setzt andere Schwerpunkte bei der Wichtung der Haupt- und Unterkriterien (z. B. höherer Fokus auf Umweltbelange, mehr oder weniger Wirtschaftlichkeit). Mit ihrer Hilfe wurde geprüft, ob die ermittelten Vorzugsvarianten als Ergebnis der Nutzwertanalyse belastbar bleiben.
- Grundsätzlich ist zu berücksichtigen: Varianten, die den Mindestanforderungen nicht entsprachen (z. B. aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit oder Kapazität der Bahnsteige) wurden im Vorfeld aussortiert und nicht bewertet. Demnach entsprechen alle bewerteten Varianten den gesetzlichen und planerischen Mindeststandards.
- Ein Teilnehmender fragte, warum Mittelbahnsteige bei den Untersuchungen von vornherein nicht Planungsgegenstand sind. – Die Verwaltung der Stadt Köln erläutert, dass bei den Haltestellen Melaten und Universitätsstraße Varianten mit Mittelbahnsteigen untersucht wurden, diese aber aus zwei Gründen in der Bewertung abgefallen sind: Zum einen sind Mittelbahnsteige aufgrund der Umtrassierung der Gleise wesentlich teurer. Zum anderen ist eine Kontinuität der Ausstiegseite bei einem Wechsel von Mittel- und Seitenbahnsteigen nicht länger gegeben.

TOP5 | Vorzugsvarianten West

Im Anschluss veranschaulicht Julian Kaldewey die Auswahl der Vorzugsvarianten für die 14 Haltestellen im Bereich West beispielhaft anhand der Haltestellen Universitätsstraße und Junkersdorf. Die Haltestelle Universitätsstraße wird aufgrund der Vielzahl möglicher Varianten und die Haltestelle Junkersdorf aufgrund ihrer Sonderstellung im Detail vorgestellt.

Haltestelle Universitätsstraße

- Bei der Haltestelle Universitätsstraße gab es insgesamt fünf Varianten, die auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens und der Besonderheiten vor Ort anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich die Verlängerung der beiden Bahnsteige in Bestandslage als Vorzugsvariante durch. Die Begründung hierfür liegt in der schwachen städtebaulichen Trennwirkung, der bestmöglichen Verkehrsqualität, geringem Gefährdungspotential sowie den geringsten Investitionskosten. Auch die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Die Teilnehmenden diskutieren die Planung der Vorzugsvarianten im Hinblick darauf, die Bahnsteige im Bestand zu erneuern. Es wird angeregt zu prüfen, ob eine Verlegung beider Bahnsteige westlich der Universitätsstraße mit Blick auf die Fahrgäste aus Lindenthal nicht sinnvoller sein könnte. Andere Teilnehmende sprechen sich mit Blick auf Umsteigezeiten, Personenaufläufe an Ampeln sowie die Fahrgäste aus dem Grüngürtel (Schule Kreuzgasse und Universität zu Köln) für die Vorzugsvariante aus.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- In Hinblick auf die angepasste Radwegeplanung wird der Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen kritisiert und angeregt, den Radfahrstreifen an den Fahrbahnrand zu legen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Bedarfe aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen seien, die Anmerkungen allerdings nochmal geprüft werden.
- Ein weiterer Teilnehmer gibt den Hinweis, den Zugang zum Bahnsteig von der Haselbergstraße kommend zu prüfen.

Haltestelle Junkersdorf

- Bei der Haltestelle Junkersdorf verblieben drei Varianten in der Auswahl. Sie wurden auf Grundlage der Besonderheiten sowie der betrieblichen Belange der KVB und anhand der Nutzwertanalyse geprüft. Dabei setzte sich die Variante mit dem Neubau der Bahnsteige sowie des Kehrgleises im Nahbereich der heutigen Bahnsteiglage als Vorzugsvariante durch. Die Begründung hierfür liegt in den breiten, durchgehenden Radwegen, kurzen Umsteigewegen, der guten Trassierung, keiner gestalterischen Trennwirkung, der Vermeidung von Eingriffen in den Landschaftsplan und das Forstrecht, mittleren Investitionskosten sowie der optimalen Umsetzung der betrieblichen Belange der KVB. Auch die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante im Grundsatz.
- Eine Teilnehmende fragt, warum bei der Vorzugsvariante 35 Bäume gefällt werden müssten und ob es keine Alternativen gäbe. Die Verwaltung der Stadt Köln stellt anhand der anderen Varianten dar, dass es keine Planungsalternative gibt, die die erforderlichen Kriterien erfüllt, bei denen nicht in den Baumbestand eingegriffen werden müsste. Die Verwaltung wird nochmal prüfen, ob es die Möglichkeit gibt, Bäume im Rahmen der Vorzugsvariante zu erhalten.
- Ein Teilnehmender bittet darum zu erklären, was unter „Belange der KVB“ zu verstehen sei und wieso die Wendeschleife in Junkersdorf zusätzlich zum Kehrgleis geplant werden müsse. Das Kehrgleis wird in der Hauptverkehrszeit zum Wenden der Verstärkerfahrten genutzt, welche in Junkersdorf enden. Die Wendeschleife hingegen dient als Wendemöglichkeit für die Einsatzfahrten bei Veranstaltungen im RheinEnergie-Stadion. Im Hochbetrieb können die Bahnen in der Wendeschleife binnen 90 Sekunden wenden und eine neue Fahrt antreten. Ein Wendemanöver auf dem Kehrgleis benötigt hingegen rund 5 Minuten, da die Bahn heruntergefahren und wieder neu gestartet werden muss. Die Wendeschleife ist jedoch nur für die Nutzung im Stadionbetrieb ausgelegt.

Im Anschluss an eine kurze Pause präsentieren Hildegard Heide, Torsten Kley-Ste-
verding und Julian Kaldewey den Teilnehmenden im Rahmen eines Themenmarktes
die weiteren 12 Haltestellen an drei Stationen. Pro Station wurden vier Haltestellen
besprochen (namentlich: Melaten, Aachener Straße/Gürtel, Maarweg, Clarenbachstift,
Eupener Straße, Alter Militärring, RheinEnergie-Stadion, Mohnweg, Bahnstraße, Wei-
den Römergrab, Weiden Zentrum und Weiden West). Die Teilnehmenden haben im
Anschluss die Möglichkeit, ihre Fragen und Anmerkungen anzuführen.



Dabei wurden unterschiedliche Aspekte eingebracht. Exemplarisch seien genannt:

- Erhalt des Baumbestands
- Erhöhte Bahnsteigbreiten
- Angepasste Verkehrswegeführung für Rad- und Autoverkehr
- Vereinfachung und Erhalt von Bahnsteigzugängen
- Verbesserte Lichtsignal- und Ampelschaltung bei der Fahrbahnquerung
- Notwendigkeit von Z-Übergängen an Haltestellen
- Haltestellengestaltung
- Weitere Wendegleisanlagen (mit Hinblick auf die Stadtbahnlinie 9)
- Anschlussfähigkeit der so genannten Klüttenbahn auf Höhe des Clarenbachstifts

Die Anmerkungen werden gemeinsam mit den Eingaben der Online-Beteiligung „Meinung für Köln“ ausgewertet und geprüft. Im Anschluss wird ein umfassender Fragen-Antworten-Katalog veröffentlicht und den Teilnehmenden zugestellt.

TOP6 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt Torsten Kley-Steverding einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine.

- Das dritte politische Begleitgremium findet statt am 28. Oktober 2022. Weitere Fachgespräche sind im Nachgang vorgesehen.
- Vom 15. August bis einschließlich zum 4. September 2022 haben alle Interessierten die Möglichkeit, über die Online-Plattform „Meinung für Köln“ ihre Kommentare zu den 14 Haltestellen im Bereich West einzureichen (www.meinungfuer.koeln/owa-west).

Beitrag | Wortmeldung zu alternativer Planung

Im Rahmen des zweiten Fachgesprächs stellte ein Vertreter einer Bürgerinitiative das Projekt zur „Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse“ in der geplanten Umsetzung grundsätzlich in Frage: Die zentrale Zielsetzung der Kapazitätserweiterung sei ohne Taktverdichtung der Stadtbahnlinie 1 nicht gegeben und die Pläne dahingehend anzupassen. Der Vertreter der Bürgerinitiative gab bekannt, eigene Pläne ausgearbeitet zu haben, die der Verwaltung der Stadt Köln und der KVB zur Prüfung vorgelegt werden. Die Verwaltung der Stadt Köln und die KVB gaben ihrerseits an, die Pläne gerne aufzugreifen, zu prüfen und ihre Stellungnahme dazu zu veröffentlichen.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

gez. Projektgruppe / Lots*
(Schriftführer)