



Projektleitung
Ost-West-Achse

Hildegard Heide

Telefon: (0221) 221-32139

E-Mail: strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

Datum: 13.06.2022

Ergebnisprotokoll

über die **2. Sitzung des politischen Begleitgremiums** zum Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Donnerstag, den 9. Juni 2022, 15:00 Uhr bis 17:00 Uhr, Rathaus Spanischer Bau, Theodor-Heuss-Saal

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Mitglieder

Verkehrspolitische Sprecher*innen 2020 - 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Lino Hammer	Vorsitzender, Bündnis 90/Die Grünen
Lars Wahlen	Bündnis 90/Die Grünen
Teresa De Bellis-Olinger	CDU
Lukas Lorenz (in Vetr. Fr. Jäger)	SPD
Güldane Tokyürek	Die Linke
Dr. Christian Beese	FDP

Stadtentwicklungspolitische Sprecher*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Sabine Pakulat	Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen
Christine Seiger	Bündnis 90/Die Grünen
Niklas Kienitz	CDU
Isabella Venturini	Volt
Ralph Sterck	FDP
Mike Homann (in Vetr. Hr. Frenzel)	SPD

Bezirksbürgermeister*innen

Andreas Hupke	Innenstadt
Cornelia Weitekamp	Lindenthal
Claudia Greven-Thürmer	Kalk

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleitung
Torsten Kley-Steberding	Stellvertretender Projektleiter
Julian Kaldewey	Projektingenieur
Klaus Harzendorf	Amt für Straßen und Radwegebau
Silke Stach-Reinartz	Amt für Straßen und Radwegebau
Sonja Rode	Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Patric Stieler	Amt für Verkehrsmanagement
Eva Herr	Stadtplanungsamt
Susanne Mönnich	Fachreferentin Dezernat III - Mobilität

Kölner Verkehrs-Betriebe-AG

Gunther Höhn	KVB AG
Gudrun Meyer	KVB AG

Schritfführer

Jan Zederbohm	Lots*
---------------	-------

Nicht anwesende Mitglieder

Michael Frenzel	SPD
Christiane Jäger	SPD
Michael Weisenstein	Die Linke
Max Pargmann	Volt
Markus Greitemann	Dezernat IV – Planen und Bauen

Der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, eröffnet die zweite Sitzung des politischen Begleitgremiums und begrüßt alle Anwesenden.

TOP1 | Begrüßung und Rückblick auf die erste Sitzung

- Ascan Egerer stellt die Anwesenden aus der Verwaltung vor und weist auf einen Wechsel in der Amtsleitung im Amt 66 hin. Das neue Amt 66, das jetzt „Amt für Straßen und Radwegebau“ heißt, wird seit dem 01.06.2022 von Silke Stach-Reinartz geleitet – Klaus Harzendorf, der bisherige Amtsleiter, tritt in den Ruhestand ein. Parallel ist das neue Amt 68, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, aus dem bisherigen Amt 66 hervorgegangen.
- Ascan Egerer fasst im Anschluss kurz die Inhalte der ersten Sitzung des politischen Begleitgremiums zusammen.

TOP2 | Rückblick auf die Fachgespräche

Ascan Egerer gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Fachgespräche mit Stakeholdern vom Mai 2022.

- Ca. 50 Stakeholdergruppen aus den Bereichen lokale Wirtschaft, Zivil- und Stadtgesellschaft sowie Mobilität waren eingeladen. Insgesamt haben 42 Personen aus 31 Stakeholdergruppen teilgenommen. Die Inhalte entsprachen der ersten Sitzung des politischen Begleitgremiums.
- Es gab mehrheitlich eine positive Resonanz zur Informationsdarstellung und für die Veranstaltung.
- Die inhaltlichen Ergebnisse wurden in Form eines Ergebnisprotokolls an die Teilnehmenden versendet und auf der Projektwebsite veröffentlicht.
- Die Fachgespräche sollen im August fortgesetzt werden. Sie orientieren sich wieder an den Inhalten des politischen Begleitgremiums.

Im Anschluss stellt Hildegard Heide die Beantwortung einer Anfrage aus dem Verkehrsausschuss vom 29.03.2022 vor. Sie kam damit der Bitte nach, die Anfrage und die Antwort dem politischen Begleitgremium transparent zu machen.

- Gefragt wurde: Welche weiteren Beschlüsse sollen mit der Ost-West-Achse umgesetzt werden?
 - Antwort: Alle Beschlüsse, die im Zusammenhang mit der geänderten Verkehrsführung im Bereich Innere Kanalstraße/Grüngürtel stehen. Sowie teilweise zwei Beschlüsse der Bezirksvertretung Lindenthal, soweit eine Umsetzung im Rahmen der Maßnahme Ost-West-Achse möglich ist.
- Zudem wurde gefragt: Welche Umsetzungshorizonte ergeben sich für diese Beschlüsse bei einer unterirdischen bzw. oberirdischen Lösung?
 - Die Änderungen der Verkehrsführung sind bei einer unterirdischen Lösung in den 2030er Jahren und bei einer oberirdischen Lösung bis 2030 abgeschlossen.
 - Schulwegsicherheit und Radwegeverbesserung sind bis 2030 abgeschlossen, unabhängig von der Stadtbahnführung in der Innenstadt.

TOP3 | Planungsstand Ost-West-Achse im Bereich 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 die einzelnen Haltestellen gab es bis zu neun Varianten, aus denen die Verwaltung jeweils eine Vorzugsvariante abgeleitet hat, die dem Rat zur Entscheidung vorgelegt werden.
- Der Ämterumlauf ist abgeschlossen und die Vorplanung wird fortgeschrieben. Zum Abschluss der Vorplanung erfolgt die Vorbereitung und Vorlage des erweiterten Planungsbeschlusses.

TOP4 | 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.
- 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) wurden im Vorfeld aussortiert und nicht bewertet. Demnach entsprechen alle bewerteten Varianten den gesetzlichen und planerischen Mindeststandards.
- Von einer Teilnehmenden wurde hinterfragt, warum der Kriterienkatalog bei der Haltestelle Junkersdorf eine Ausnahme für die „betrieblichen Belange der KVB“ macht. Die Haltestelle Junkersdorf hat eine besondere Bedeutung für den Betrieb der KVB. Dort enden die Verstärkerfahrten der Linie 1, zudem werden Sonderverkehre für den Stadionbetrieb oder bei Netzstörungen abgewickelt. Die drei verbleibenden Varianten erfüllen grundsätzlich die Anforderungen der KVB. Mit dem zusätzlichen Kriterium geht die Qualität des Betriebsablaufs in die Bewertung ein.

TOP5 | Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West

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

- 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.
- Bei der Haltestelle Junkersdorf verblieben drei Varianten in der Auswahl, die auf Grundlage der Besonderheiten sowie der betrieblichen Belange der KVB und anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. 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 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.

- Für elf der zwölf weiteren Haltestellen (namentlich: Melaten, Aachener Straße/Gürtel, Maarweg, Clarenbachstift, Eupener Straße, Alter Militärring, RheinEnergieSTADION, Mohnweg, Bahnstraße, Weiden Zentrum und Weiden West) wurden die Vorzugsvarianten inklusive der Begründung vorgestellt. Für die Haltestelle Weiden Römergrab werden Vorzugsvariante und Begründung nachgereicht, sobald der Planungsstand dies erlaubt.
- Einige Teilnehmende hinterfragten die Planung der Haltestelle Melaten kritisch: Durch die geplante Bündelung der Stadtbahngleise in der Aachener Straße entfällt die KVB-Wendeschleife östlich der Haltestelle Moltkestraße zwischen Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße. Als Ersatz dafür wird ein Kehrgleis zwischen den Haltestellen Universitätsstraße und Melaten geplant, an dem zukünftig die Verstärkerfahrten und der Nachtverkehr der Stadtbahnlinie 7 planmäßig endet. Kritisch nachgefragt wurde, inwieweit dies die Umsteigebeziehung der Fahrgäste zwischen den Stadtbahnlinien 7 und 13 an der Haltestelle Aachener Straße /Gürtel beschränke. Der Punkt wird durch die KVB aufgenommen und geprüft.

TOP6 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt Ascan Egerer einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine.

- Die nächsten Fachgespräche werden im August 2022 stattfinden. Die dritte Sitzung des politischen Begleitgremiums ist für den Herbst 2022 geplant.
- Aus dem Teilnehmendenkreis wurde angeregt, künftig zu Fachfragen Expert*innen als Gastredner*innen zu den politischen Begleitgremien einzuladen, um auch Vergleiche zu anderen Projekten zu ermöglichen.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführerin)