

## 2. Politisches Begleitgremium zur Ost-West-Achse am 09.06.2022



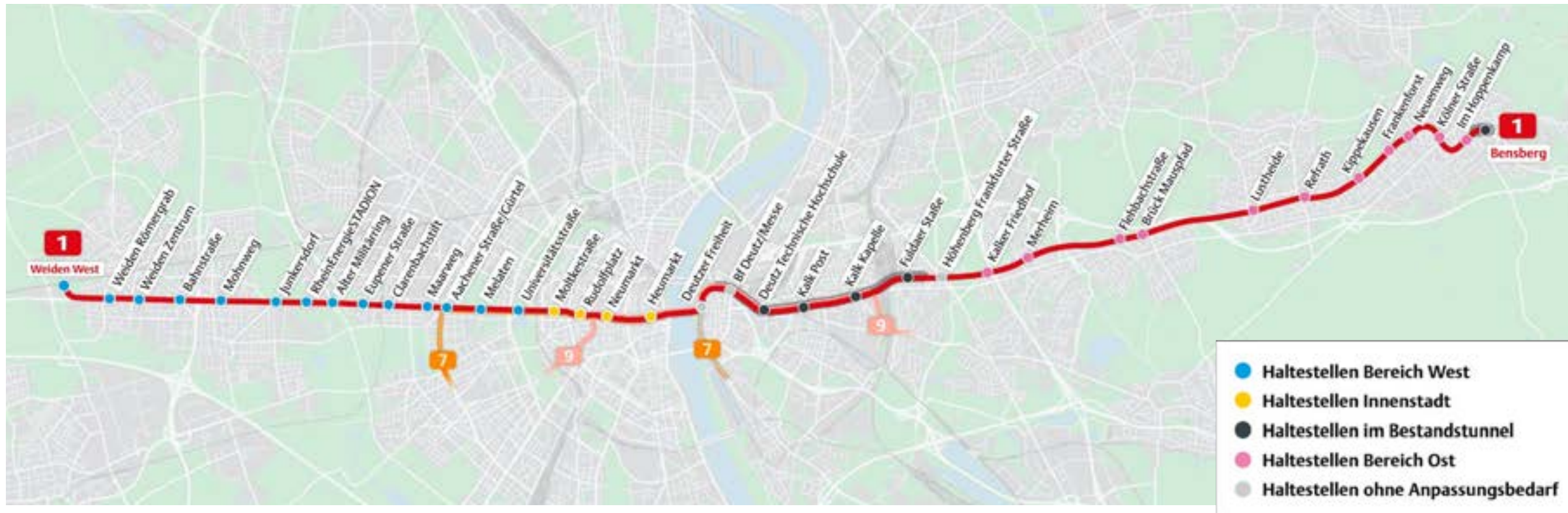
- 1** Begrüßung und Rückblick auf die erste Sitzung
- 2** Rückblick auf die Fachgespräche
- 3** Planungsstand OWA und Bereich West
- 4** Kriterienkatalog für die Variantenentscheide im Bereich West
- 5** Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West
- 6** Projektkommunikation und Ausblick

# Begrüßung und Rückblick auf die erste Sitzung

1



# Übersicht Projektbereiche



# Die Projektverantwortlichen

**Gesamtprojektleitung**  
Amt 66: Hildegard Heide

**Beigeordneter für Mobilität**  
Ascan Egerer

**Stellvertretene  
Gesamtprojektleitung**  
Amt 69: Torsten Kley-Steeverding

**Amtsleitung 66**  
Silke Stach-Reinartz

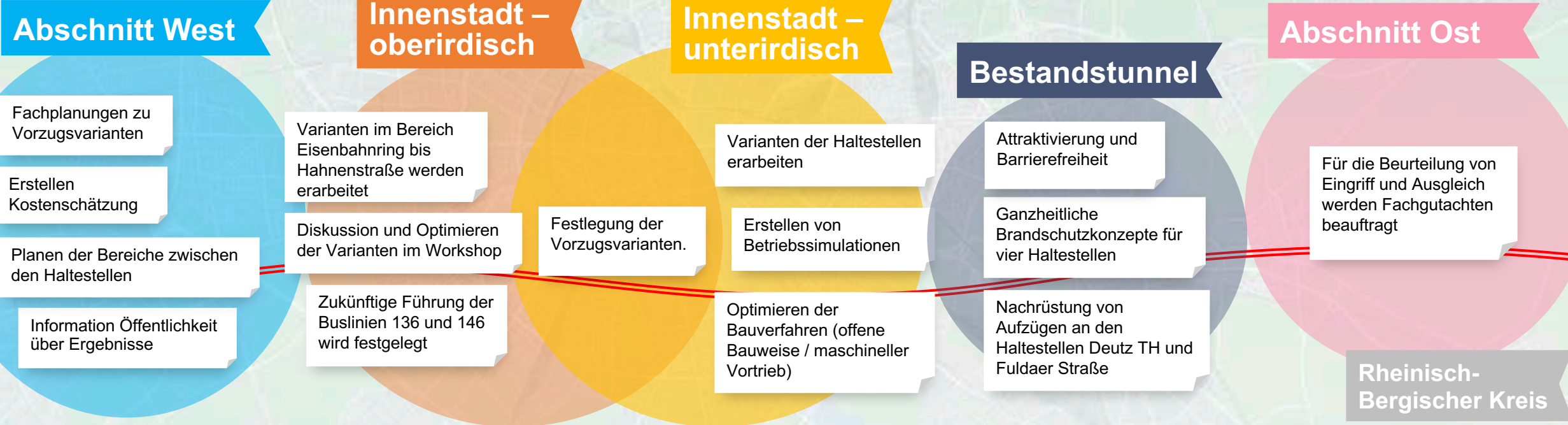
**Amtsleitung 69**  
Sonja Rode

**KVB**  
Gunther Höhn



# Ausblick auf Planungsthemen

## Das sind die nächsten Schritte



## Rückblick auf die Fachgespräche

2



# Rückblick auf die Fachgespräche (11.-13. Mai 2022)

## Teilnehmendenkreis

- Eingeladen: 50 Stakeholdergruppen aus den Bereichen lokale Wirtschaft, Zivil- und Stadtgesellschaft und Mobilität
- 42 Teilnehmende von 31 Stakeholdergruppen

## Inhalte und Resonanz

- Inhalte entsprachen der 1. Sitzung des politischen Begleitgremiums
- positive Resonanz zur Informationsdarstellung und für die Veranstaltung
- Ergebnisprotokoll und Präsentation werden online gestellt

## nächste Termine

Fortführung im August, inhaltliche Orientierung weiterhin an den Sitzungen des politischen Begleitgremium



# Ausgewählte Fragen aus den Fachgesprächen

## unter- und oberirdische Variante

- Wegelängen der Varianten
- Opportunitätskosten
- Beitrag der Planungsvarianten zur Klimaneutralität
- ...

## Stadtplanung

- Erhöhung der Lebensqualität durch nachhaltige Stadtplanung
- barrierefreie Zugänglichkeit
- Nutzung freigewordener Räume und Flächen
- Klimatische Bedingungen
- ...

## Verkehr

- Studien zu Reisezeiten
- Ausweichrouten
- Führung während Baustellen
- ...

## Neumarkt

- Planung
- Verkehrsberuhigung
- Nutzung freigewordener Räume und Flächen
- ...

## Fragen aus dem Verkehrsausschuss vom 29.03.2022

### Welche Beschlüsse sollen mit der Ost-West-Achse umgesetzt werden?

- Alle Beschlüsse, die im Zusammenhang mit der geänderten Verkehrsführung im Bereich Innere Kanalstraße/Grüngürtel stehen
- Zwei Beschlüsse der Bezirksvertretung Lindenthal werden aufgenommen, soweit eine Umsetzung im Rahmen der Maßnahme Ost-West-Achse möglich ist

### Welche Umsetzungshorizonte bei einer unterirdischen bzw. oberirdischen Lösung?

- Bei einer unterirdischen Lösung in den 2030er Jahren abgeschlossen
- Bei einer oberirdischen Lösung bis 2030 abgeschlossen
- Schulwegsicherheit und Radwegeverbesserung bis 2030 abgeschlossen, unabhängig von der Stadtbahnführung in der Innenstadt

# Planungsstand OWA und Bereich West

3



## Abschnitt West



## Hintergrund

14 Haltestellen in drei Planungspaketen von Universitätsstraße bis Weiden West

Ertüchtigung und Verlängerung der oberirdischen Haltestellen für den Einsatz von 90-m-Zügen

## Aktueller Beauftragungsstand

GP1 West beauftragt (Leistungsphase 1-4):

PLAGE  
Schüßler Plan  
ZPP Ingenieure

Projektsteuerung beauftragt:

ARGE Vössing  
weismüller

## Abschnitt West



### Aktueller Sachstand

Ämterumlauf abgeschlossen

Fortschreiben der Vorplanung

### Ausblick auf Planungsthemen

Fachplanungen zu Vorzugsvarianten

Variantenplanung der Bereiche zwischen den Haltestellen

Erstellung Kostenschätzung

Information Öffentlichkeit über Ergebnisse

### Herausforderungen

- Radverkehrsführung/Parkplatzsituation
- Baumstandorte
- Enge Platzverhältnisse im Bereich der Haltestellen

# Kriterienkatalog für die Variantenentscheide im Bereich West



4

# Erarbeiten eines Kriterienkatalogs zur Variantenbewertung

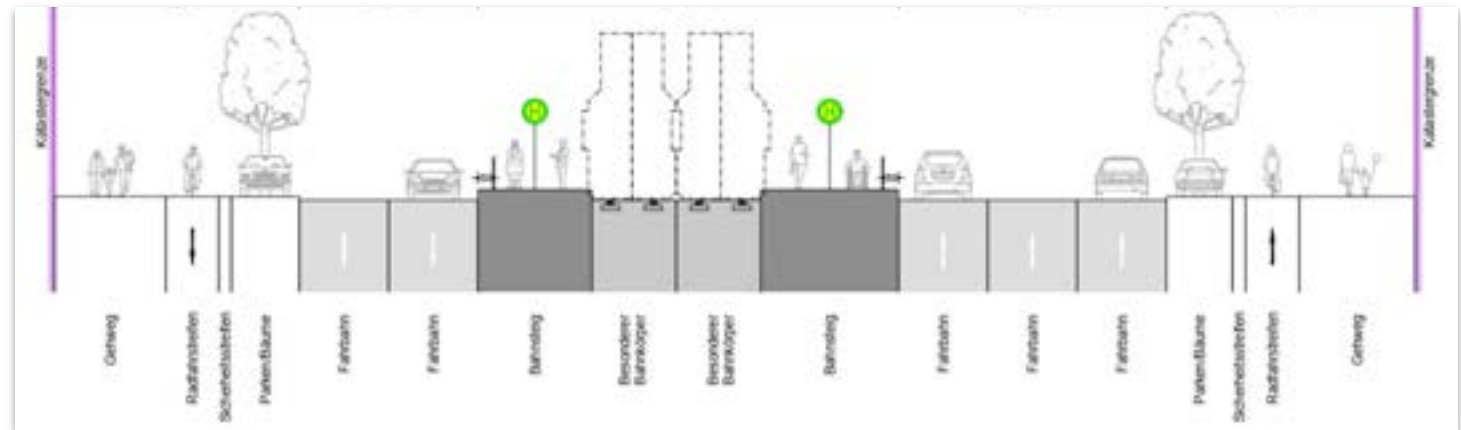
1. Entwicklung eines Kriterienkatalogs durch den GP-West in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit Projektgruppe sowie KVB
2. Methodische Grundlage: Nutzwertanalyse mit prozentualer Wichtung der Kriterien und Szenarioanalyse
3. Vorlage des Kriterienkatalogs bei den an der Planung Beteiligten
4. Anpassen und Festlegen der Wichtung und Punkteverteilung
5. Freigabe eines einvernehmlichen Kriterienkatalogs durch die Projektgruppe
6. Workshop mit allen Planungsbeteiligten zur Bewertung der Varianten anhand des Kriterienkatalogs

# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

## Die acht Hauptkriterien

- Haltestelle
- Städtebau und Straßenraumgestaltung
- Umweltauswirkungen
- Verkehrsauswirkungen
- Fuß- und Radverkehr
- Verkehrssicherheit
- Wirtschaftlichkeit
- Realisierung

Sonderfall Haltestelle Junkersdorf:  
9. Kriterium Betriebliche Belange der KVB





# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

## 36 Unterkriterien verteilt auf die acht Hauptkriterien

### **Haltestelle**

- Kapazität (Breite)
- Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)
- Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)
- ...

### **Städtebau und Straßengestaltung**

- Integration der Trassen in Strukturen und Freiräume
- Einfügung in die Gebietscharakteristik
- Aufenthaltsqualität der Seitenräume
- ...

### **Umweltauswirkungen**

- Versiegelungsgrad
- Baumerhalt
- Schallemissionen
- ...

### **Verkehrsauswirkungen**

- Fahrgastpotential
- Umsteigebeziehung
- Erreichbarkeit der Quartiere und Umwegefahrten
- ...

# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

## 36 Unterkriterien verteilt auf die acht Hauptkriterien

### **Fuß- und Radverkehr**

- Breite der Radverkehrsanlagen inkl. Sicherheitsraum
- Breite der Verkehrsräume für Fußgänger
- Überquerbarkeit der Fahrbahn
- ...

### **Verkehrssicherheit**

- Nutzungsverträgliche Geschwindigkeiten
- Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs
- Konflikte und Gefährdung bei Fahrbahnquerungen
- ...

### **Wirtschaftlichkeit**

- Investitionskosten
- Betriebskosten

### **Realisierung**

- Planungs- und Abstimmungsaufwand
- Grunderwerb
- Komplexität der Bauzustände

***Betriebliche Belange der KVB***  
*Nur Haltestelle Junkersdorf*

# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

	Kriterium	Wichtung		Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50	1,0		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten 50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten 0 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird wesentlich unterschritten
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	50	1,0		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkte: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%	100	2,0		100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkte: Barrierefreiheit nicht gegeben
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkte: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit

# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

## Gewichtung der Haupt- und Unterkriterien in Prozent

• Haltestelle	8%
• Städtebau und Straßenraumgestaltung	15%
• Umweltauswirkungen	15%
• Verkehrsauswirkungen	20%
• Fuß- und Radverkehr	8%
• Verkehrssicherheit	8%
• Wirtschaftlichkeit	20%
• Realisierung	6%
<hr/>	
	100%

# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

## Gewichtung der Haupt- und Unterkriterien in Prozent

(Sonderfall Haltestelle Junkersdorf)

• Haltestelle	8%
• Städtebau und Straßenraumgestaltung	13%
• Umweltauswirkungen	13%
• Verkehrsauswirkungen	15%
• Fuß- und Radverkehr	8%
• Verkehrssicherheit	8%
• Wirtschaftlichkeit	15%
• Realisierung	5%
• <i>Betriebliche Belange der KVB</i>	15%

---

100%

# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

	Kriterium	Wichtung	
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%

## Schritt 1

Wichtung des Hauptkriteriums in Prozent

# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

	Kriterium	Wichtung		Punkte
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	50
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%	100
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100

Schritt 1

Wichtung des Hauptkriteriums in Prozent

**Schritt 2**

Punktevergabe (0/50/100)

# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

## Schritt 3

Begründung anhand der Bewertungssystematik

Kriterium	Wichtung		Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik
Kapazität (Breite) der Haltestelle	2,0%	2,0%	50		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten
					50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten
Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)	2,0%	2,0%	50		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar
					50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit
Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)	8,0%	2,0%	100		0 Punkt: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
					100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben
Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)	2,0%	2,0%	100		50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar
					0 Punkt: Barrierefreiheit nicht gegeben
					100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
					50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
					0 Punkt: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit



# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

	Kriterium	Wichtung		Punkte	Wichtung x Punkte
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Haltestelle	8,0%	2,0%	50	1,0
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	50	1,0
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)		2,0%	100	2,0
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100	2,0

6,0

Schritt 1

Wichtung des Hauptkriteriums in Prozent

Schritt 2

Punktevergabe (0/50/100)

Schritt 3

Begründung entlang einer Bewertungssystematik

**Schritt 4**

Berechnung des Nutzwerts



# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse

Die dargestellte Bewertung erfolgt auf diese Weise für alle acht Haupt- und 36 Unterkriterien

06 Haltestelle Melaten						
Variante 1 (Mittelbahnweg)						
Kriterium	Wichtung	Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik	
Haltestelle	8,0%	Kapazität (Breite) der Haltestelle	50	1,0		100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten 50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten
		Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)	50	1,0		100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkte: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit
		Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)	100	2,0		100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkte: Barrierefreiheit nicht gegeben
		Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)	100	2,0		100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkte: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit
Südhafen und Inselanlegestelle	25,0%	Abstände (z.B. Takt) in Kombination mit den Inseln und Brücken	50	1,3		100 Punkte: insgesamt befriedigende Integration 50 Punkte: insgesamt keine befriedigende Integration 0 Punkte: insgesamt schlechte Integration
		Integration	100	2,5		100 Punkte: sehr gut integriert 50 Punkte: integriert 0 Punkte: nicht integriert
		Einbindung in die S-Bahnverkehrsstruktur	50	1,3		100 Punkte: sehr gut in S-Bahnverkehrsstruktur 50 Punkte: in S-Bahnverkehrsstruktur 0 Punkte: nicht in S-Bahnverkehrsstruktur
		Barrierefreie Trennung	100	2,5		100 Punkte: vollumfängliche barrierefreie Trennung 50 Punkte: teilweise barrierefreie Trennung 0 Punkte: keine barrierefreie Trennung
		Barrierefreie Trennung	100	2,5		100 Punkte: vollumfängliche barrierefreie Trennung 50 Punkte: teilweise barrierefreie Trennung 0 Punkte: keine barrierefreie Trennung
		Barrierefreie Trennung	100	2,5		100 Punkte: vollumfängliche barrierefreie Trennung 50 Punkte: teilweise barrierefreie Trennung 0 Punkte: keine barrierefreie Trennung
		Barrierefreie Trennung	100	2,5		100 Punkte: vollumfängliche barrierefreie Trennung 50 Punkte: teilweise barrierefreie Trennung 0 Punkte: keine barrierefreie Trennung
		Barrierefreie Trennung	100	2,5		100 Punkte: vollumfängliche barrierefreie Trennung 50 Punkte: teilweise barrierefreie Trennung 0 Punkte: keine barrierefreie Trennung

Kriterium	Wichtung	Punkte	Wichtung x Punkte	Erläuterung der Bewertung	Bewertungssystematik	
					100 Punkte	50 Punkte
Haltestelle	8,0%	Kapazität (Breite) der Haltestelle	50	1,0	100 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird erreicht oder sogar überschritten 50 Punkte: Die erforderliche Mindestbreite wird unwesentlich unterschritten	
		Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)	50	1,0	100 Punkte: (besonders) gut erreichbar 50 Punkte: befriedigende Lage und Erreichbarkeit 0 Punkte: eher schlechte Lage und Erreichbarkeit	
		Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort)	100	2,0	100 Punkte: Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben 50 Punkte: Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei erreichbar 0 Punkte: Barrierefreiheit nicht gegeben	
		Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)	100	2,0	100 Punkte: gute Orientierungsmöglichkeit durch gegebene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 50 Punkte: befriedigende Orientierungsmöglichkeit durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit 0 Punkte: schlechte Orientierungsmöglichkeit, aufgrund von fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit	

# Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Universitätsstraße	Maarweg	Mohnweg
Hauptszenario	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Gleichmäßige Wichtung für alle Hauptkriterien (12,5%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Angepasste Unterkriterien (Kriterien, die keinen Unterschied gemacht haben werden auf 1% gesetzt)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Mehr Umwelt (20 statt 15%) und weniger Städtebau (10 statt 15 %)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Weniger Wirtschaftlichkeit (15 statt 20%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2
Mehr Wirtschaftlichkeit (30 statt 20%)	Variante 3	Variante 1	Variante 1 + 3
Keine Wirtschaftlichkeit (0 statt 20%)	Variante 3	Variante 1	Variante 2

## Offene Runde

?

**Welche Verständnisfragen  
haben Sie?**

# Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West

5



# Abschnitt West



## Haltestellenpakete

### Paket 2

- Universitätsstraße
- Melaten
- Aachener Str. / Gürtel
- Maarweg
- Clarenbachstift



### Paket 3

- Eupener Straße
- Alter Militärring
- Rheinenergiestadion
- Junkersdorf
- Mohnweg

### Paket 4

- Bahnstraße
- Weiden Zentrum
- Weiden Römergrab
- Weiden West

# Abschnitt West



## Haltestellenpakete – Detailblicke

### Paket 2

- Universitätsstraße
- Melaten
- Aachener Str. / Gürtel
- Maarweg
- Clarenbachstift



### Paket 3

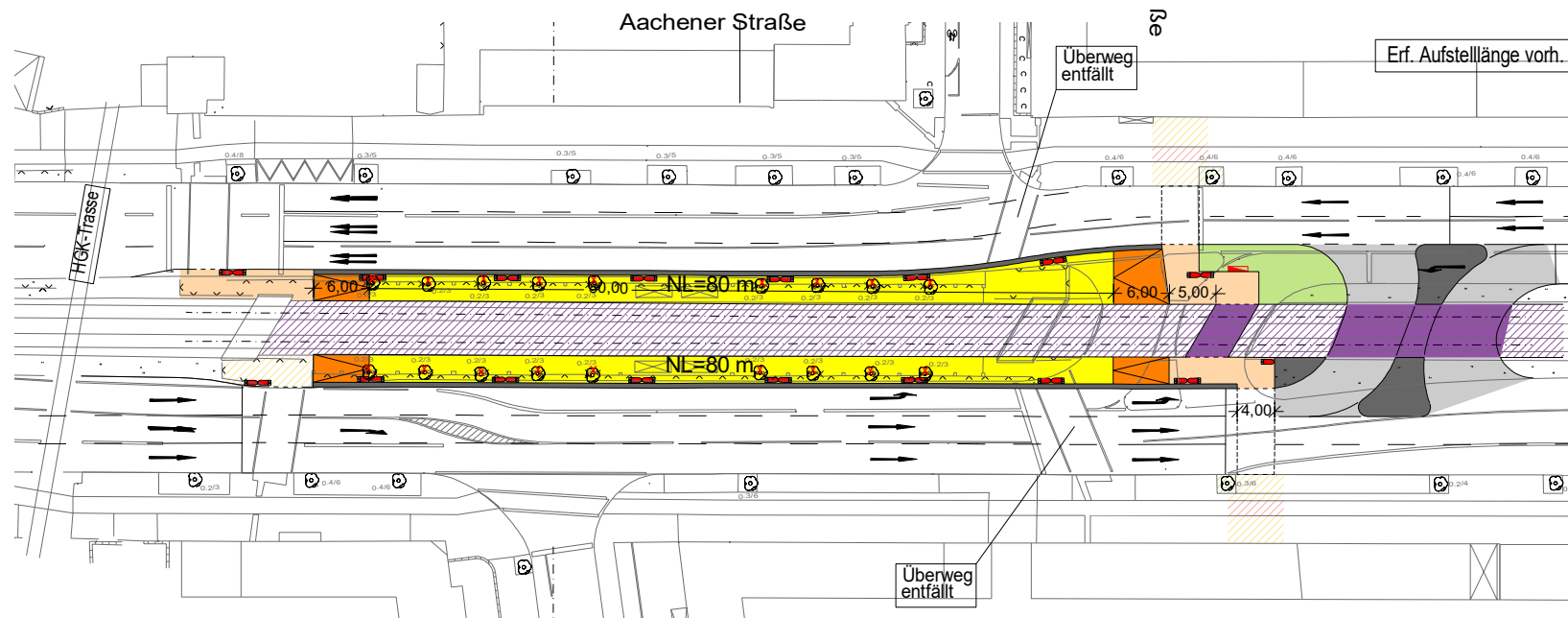
- Eupener Straße
- Alter Militärring
- Rheinenergiestadion
- Junkersdorf
- Mohnweg













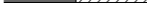









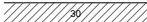




### Paket 4

- Bahnstraße
- Weiden Zentrum
- Weiden Römergrab
- Weiden West

# Haltestellen

## Legende der Baupläne

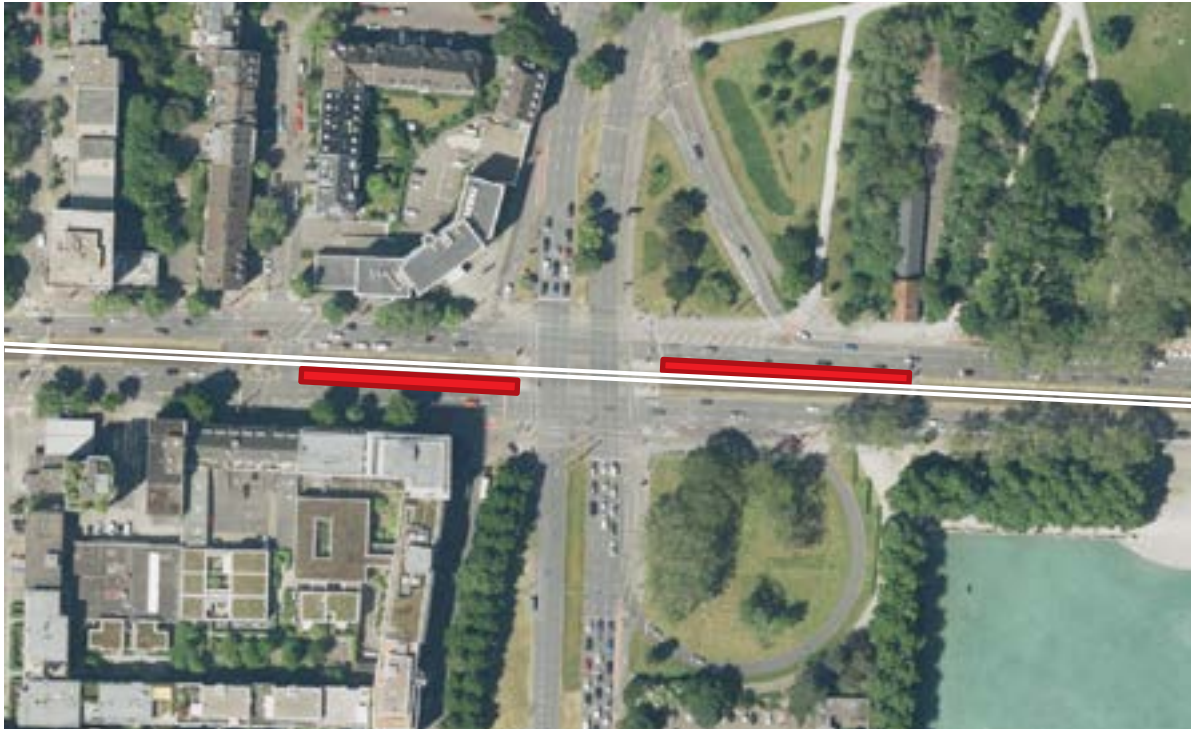


-   gepl. Gehweg gepl. / vorh.
-   Radweg gepl. / vorh.
-  Radfahrstreifen in Knotenpunkt gepl.
-   Gemeinsamer Geh- und Radweg gepl. / vorh.
-   Grünstreifen / Beet gepl. / vorh.
-   Schotterfläche gepl. / vorh.
-   Parkplatz gepl. / vorh.
-   Fahrbahn Asphalt gepl. / vorh.
-   Besondere Bahnkörper gepl. / vorh.
-   Bahnsteig gepl. / vorh.
-   Treppen / Rampen gepl. / vorh.
-   Trennstreifen / Inselköpfe gepl. / vorh.
-   Gebäude / Bauten mit Hausnr. vorh.
-   Grundstückszufahrten vorh.



# Haltestelle Universitätsstraße

## Planungsvorgaben



### Verkehrsgutachten

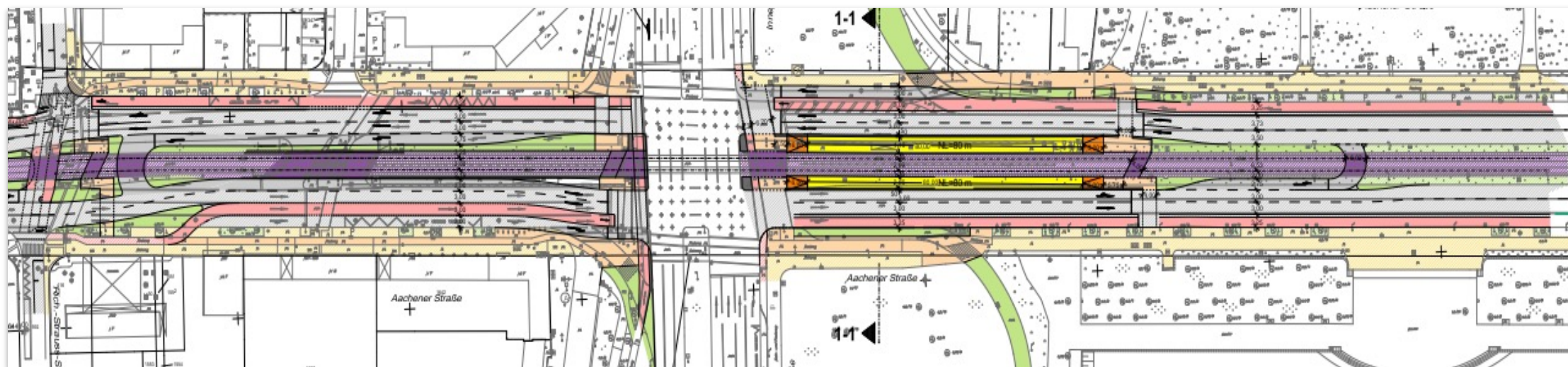
- Der indirekte Linksabbieger im süd-östlichen Quadranten entfällt
- Der freifließende Rechts- und Linksabbieger aus der Innenstadt kommend entfällt

### Besonderheiten

- Alle Bäume der Allee sollen erhalten werden
- Die bestehenden Radfahrstreifen auf der Aachner Straße sollen möglichst integriert werden

# Haltestelle Universitätsstraße

## Variante 1



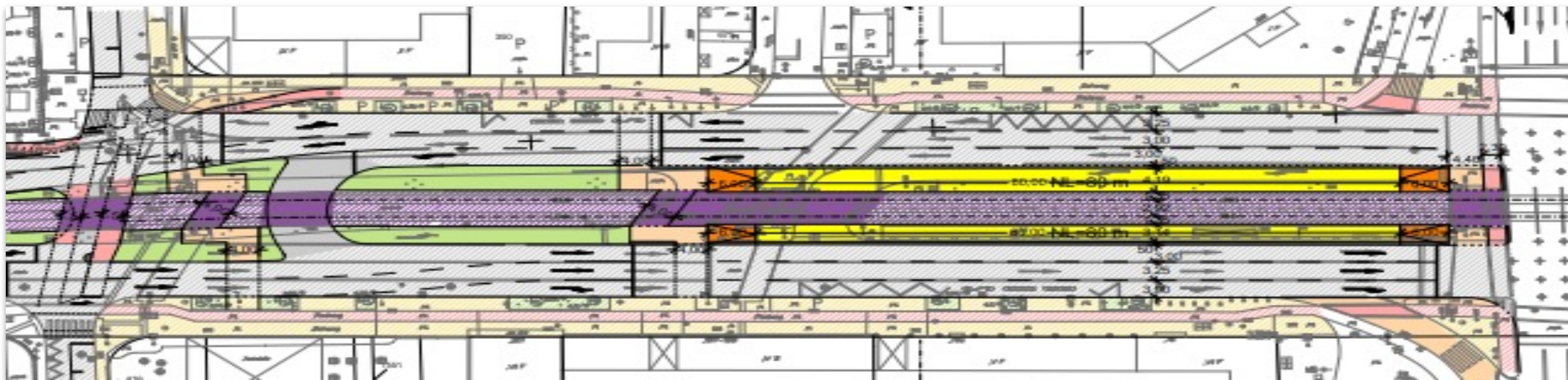
Universitätsstraße

### Variante 1

Beide Haltestellen östlich  
der Universitätsstraße

# Haltestelle Universitätsstraße

## Variante 2



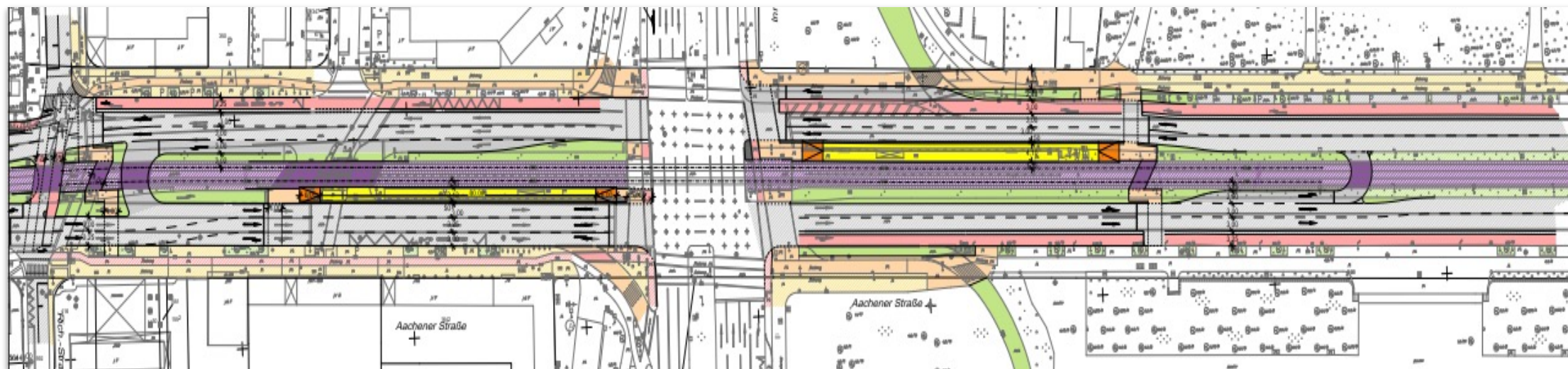
### Variante 2

Beide Haltestellen westlich  
der Universitätsstraße

Universitätsstraße

# Haltestelle Universitätsstraße

## Variante 3



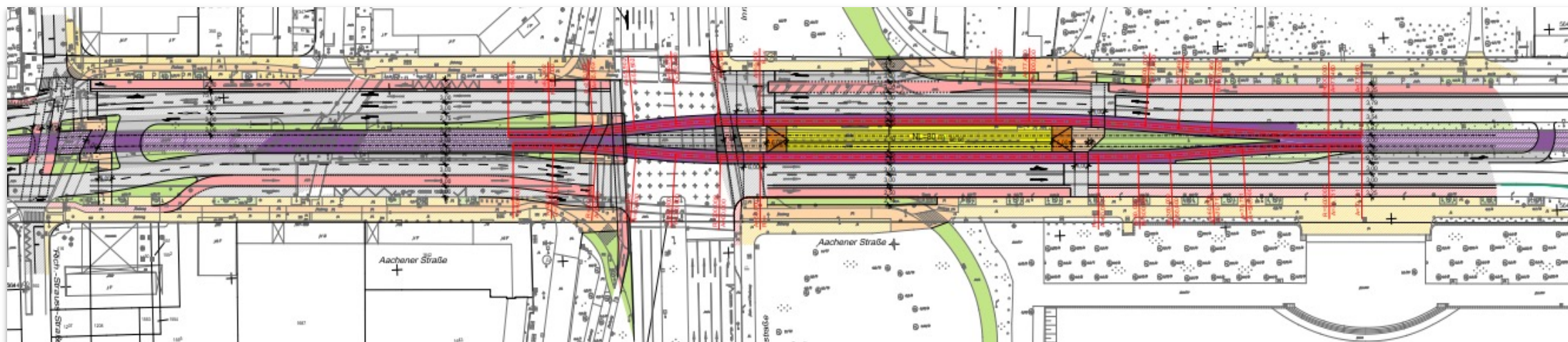
### Variante 3

Universitätsstraße

Verlängerung der beiden  
vorhandenen Haltestellen

# Haltestelle Universitätsstraße

## Variante 4



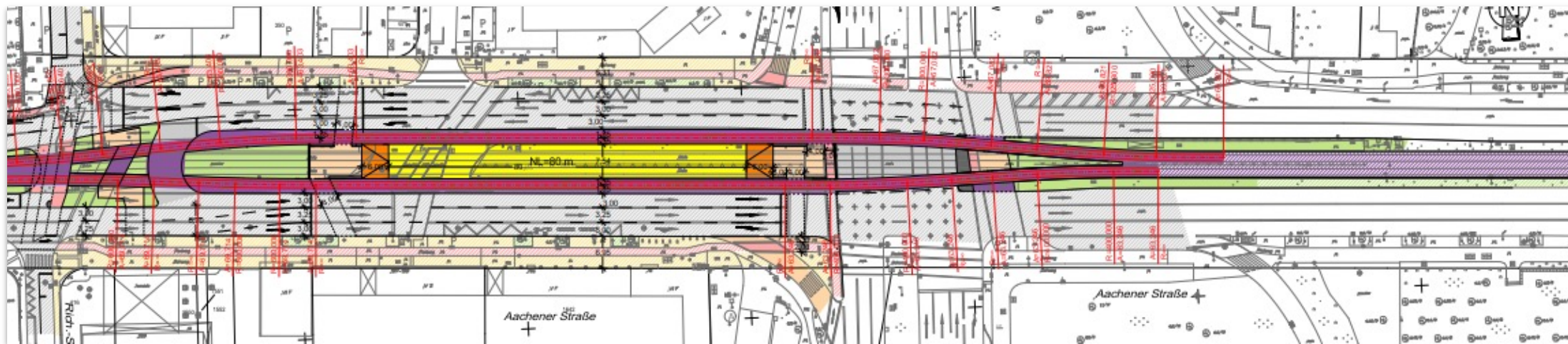
Universitätsstraße

### Variante 4

Mittelbahnsteig östlich  
Universitätsstraße

# Haltestelle Universitätsstraße

## Variante 5



Universitätsstraße

### Variante 5

Mittelbahnsteig westlich  
Universitätsstraße

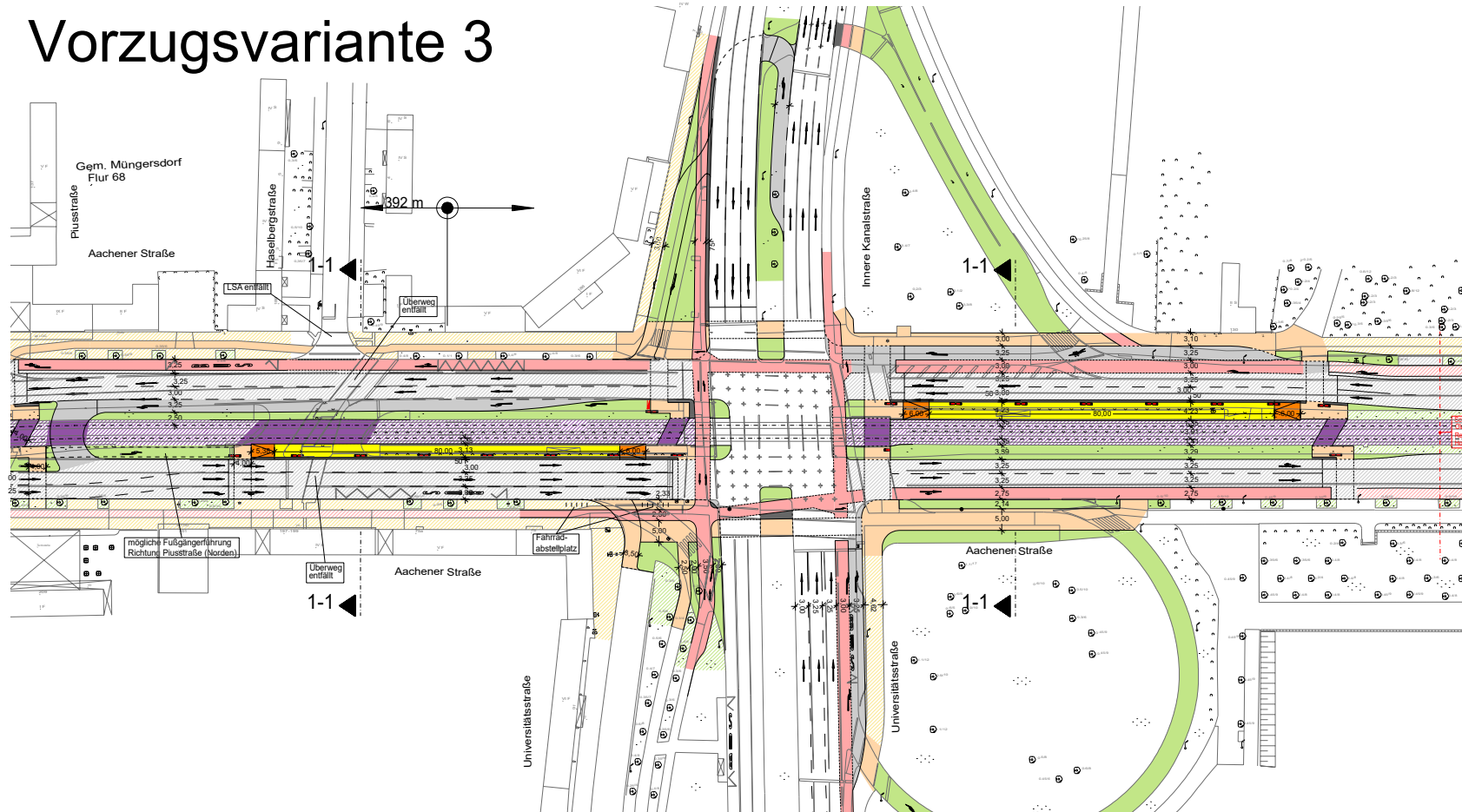
# Haltestelle Universitätsstraße

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Haltestelle	8%	7,0	8,0	6,0	7,0	7,0
Städtebau und Straßenraum	15%	5,25	5,25	6,3	8,4	8,4
Umweltauswirkungen	15%	12,5	10,0	12,5	12,5	7,5
Verkehrliche Auswirkungen	20%	7,5	10,0	13,75	6,25	8,75
Fußgänger- und Radverkehr	8%	7,2	4,0	5,6	6,4	3,2
Verkehrssicherheit	8%	5,0	4,0	6,0	3,0	2,0
Wirtschaftlichkeit	20%	10,0	10,0	17,5	2,5	2,5
Realisierung	6%	4,0	4,0	4,0	3,0	3,0
<b>Summe</b>		<b>58,6</b>	<b>55,4</b>	<b>71,8</b>	<b>49,2</b>	<b>42,5</b>

# Haltestelle Universitätsstraße

## Vorzugsvariante 3



### Begründung

- Abgeschwächte städtebauliche Trennwirkung (versetzte Bahnsteige mit Grünstreifen)
- Beste Verkehrsqualität im Längs- und Querverkehr
- Geringstes Gefährdungspotenzial
- Geringste Investitionskosten



# Haltestelle Universitätsstraße

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

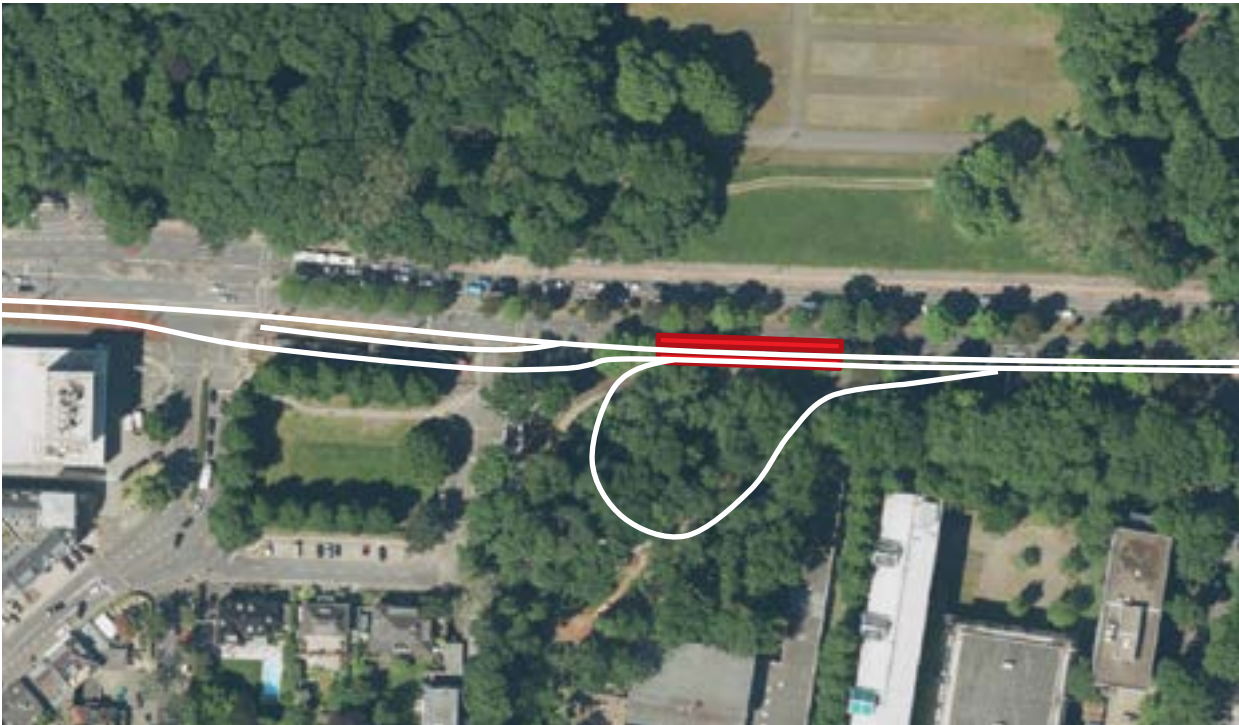
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 3
Gleichmäßige Wichtung für alle Hauptkriterien (12,5%)	Vorzugsvariante 3
Angepasste Unterkriterien (Kriterien, die keinen Unterschied gemacht haben werden auf 1% gesetzt)	Vorzugsvariante 3
Mehr Umwelt (20 statt 15%) und weniger Städtebau (10 statt 15 %)	Vorzugsvariante 3
Weniger Wirtschaftlichkeit (15 statt 20%)	Vorzugsvariante 3
Mehr Wirtschaftlichkeit (30 statt 20%)	Vorzugsvariante 3
Keine Wirtschaftlichkeit (0 statt 20%)	Vorzugsvariante 3

### Fazit

- Vorzugsvariante 3 bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

# Haltestelle Junkersdorf

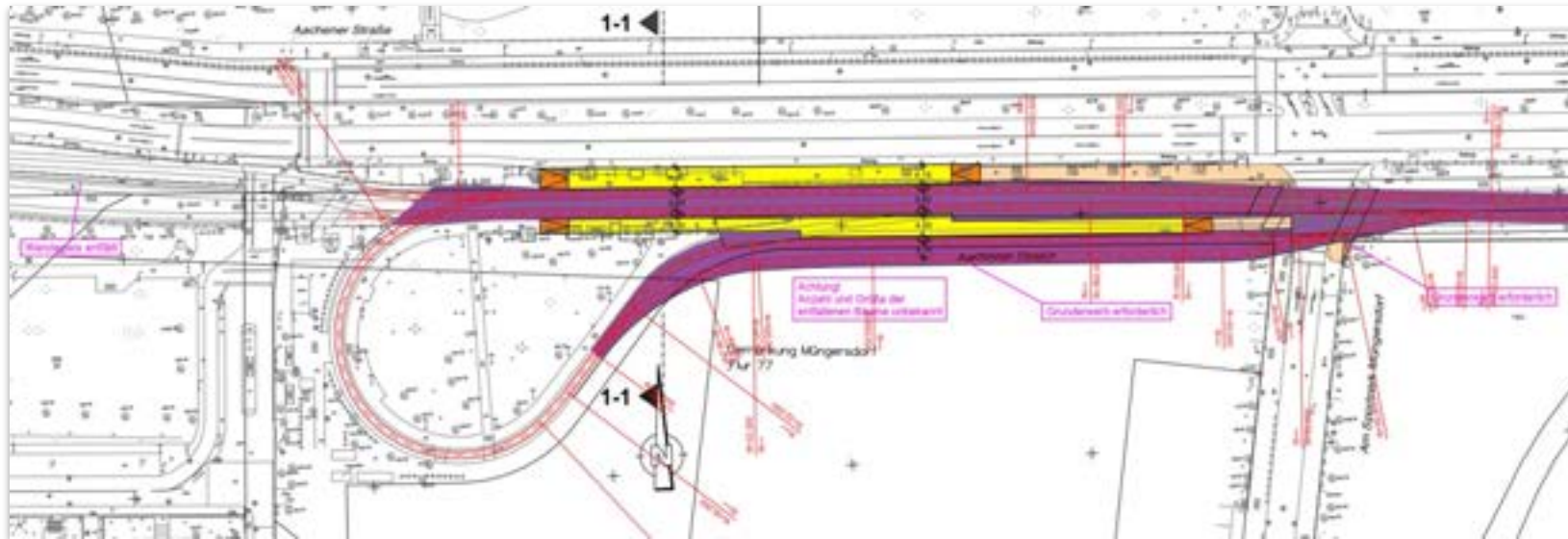
## Planungsvorgaben



### Besonderheiten

- Komplexer Umsteigepunkt mit Wendegleis, Wendeschleife, zwei Seitenbahnsteigen und drei Bushaltestellen
- Wendemöglichkeit für Verstärkerfahrten der Stadtbahnlinie 1 obligatorisch
- Bahnsteig nach Osten sehr schmal (<1 m).
- Viele Bäume vorhanden

# Haltestelle Junkersdorf Variante 4+



Am Römerhof

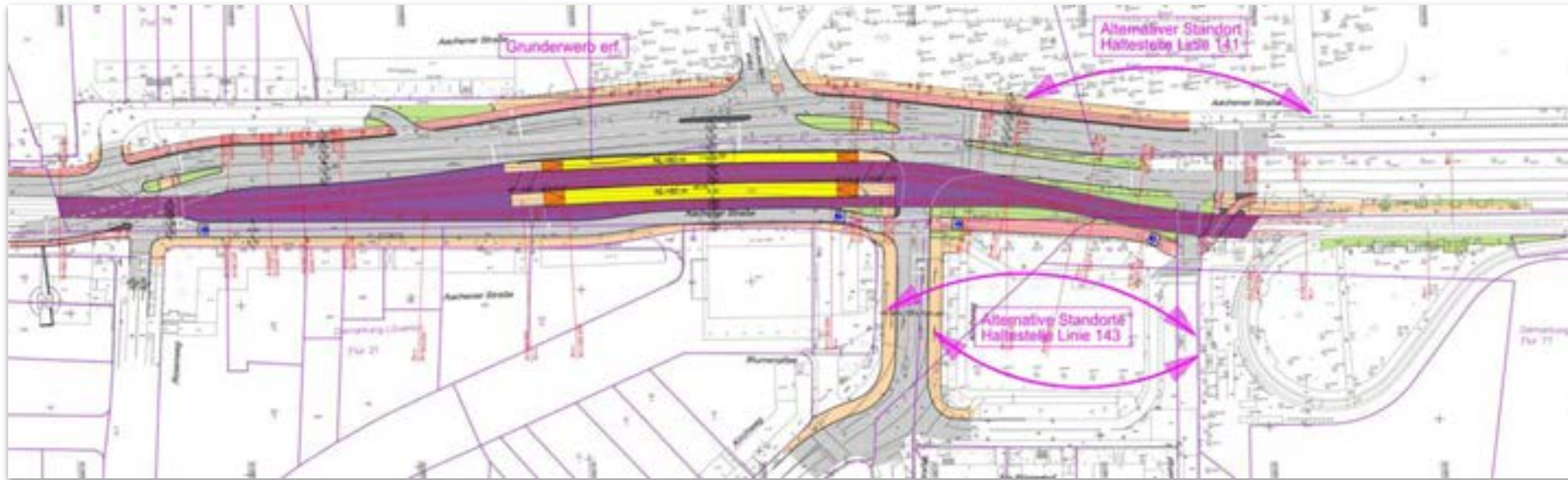
Am Sportpark  
Müngersdorf

## Besonderheiten

- Fahrtrichtung in der Wendeschleife gedreht
- Der Bahnsteig Richtung Weiden wird weit nach Osten verlängert
- Der Bahnsteig Richtung Bensberg wird nach Osten verlängert, (Mittelbahnsteig für wendende Bahnen)
- Separates Abstellgleis durch Wendeschleife erreichbar

# Haltestelle Junkersdorf

## Variante 8



Rosenweg

Kirchweg

### Besonderheiten

- Verlagerung der Haltestelle Richtung Junkersdorf
- Beibehalten der Wendeschleife
- Abstellgleis im Bereich der neuen Bahnsteige

# Haltestelle Junkersdorf

## Variante 9



Kirchweg

Am Römerhof

### Besonderheiten

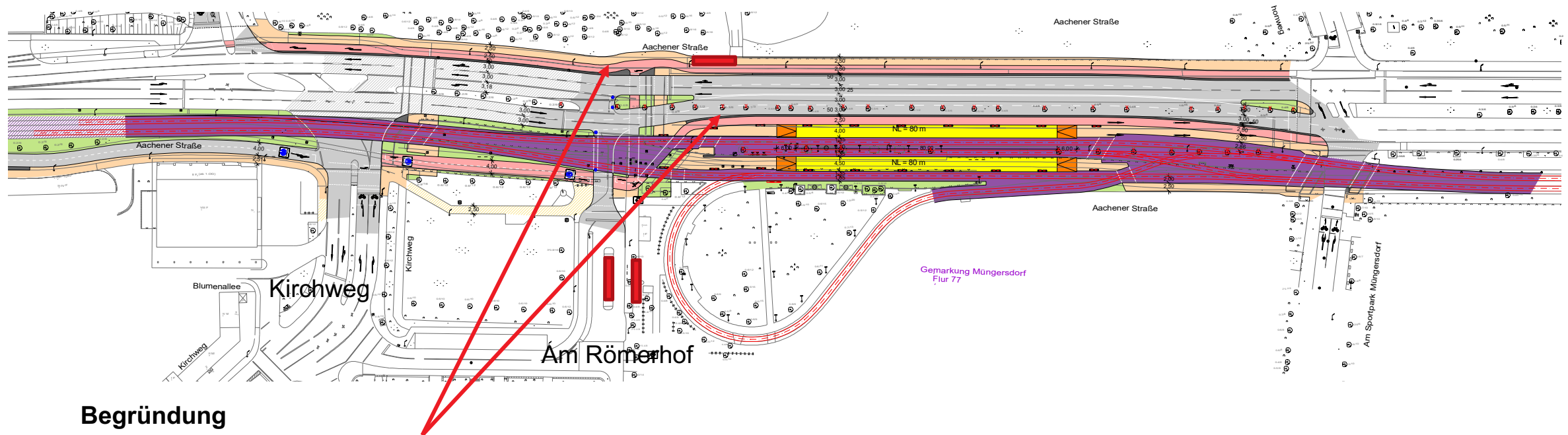
- Beibehalten der Wendeschleife
- Bestandsnahe Verlängerung der Bahnsteige
- Abstellgleis im Bereich der neuen Bahnsteige

# Haltestelle Junkersdorf

## Bewertung

Kriterium		Variante 4+	Variante 8	Variante 9
Haltestelle	8%	5,0	7,0	5,0
Städtebau und Straßenraum	13%	6,5	6,5	5,2
Umweltauswirkungen	13%	5,2	2,6	2,6
Verkehrliche Auswirkungen	15%	4,5	8,5	9,3
Fußgänger- und Radverkehr	8%	5,6	7,2	6,4
Verkehrssicherheit	8%	4,0	5,0	5,0
Wirtschaftlichkeit	15%	13,2	1,9	7,5
Realisierung	5%	3,3	0,8	2,5
Betriebliche Belange KVB	15%	7,5	0,0	15,0
<b>Summe</b>		<b>54,8</b>	<b>39,5</b>	<b>58,5</b>

# Haltestelle Junkersdorf Vorzugsvariante 9



## Begründung

- Breite durchgehende Radwege
- Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich
- Optimale betriebliche Abwicklung KVB
- Kurze Umsteigewege
- Gute Trassierung
- Keine gestalterische Trennwirkung
- Kein Eingriff in den Landschaftsplan und das Forstrecht
- Mittlere Investitionskosten

# Haltestelle Junkersdorf

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 9
Schwerpunkte hervorgehoben (Verkehr, Wirtschaft und betriebliche Belange der KVB)	Vorzugsvariante 9
Gleichmäßige Wichtung für alle Hauptkriterien (11,11%)	Vorzugsvariante 9
Schwerpunkt Fahrgastpotential (15%)	Vorzugsvariante 9
Mehr Umwelt (18 statt 13%) und weniger Städtebau (8 statt 13 %)	Vorzugsvariante 9
Weniger Wirtschaftlichkeit (10 statt 15%)	Vorzugsvariante 9
Mehr Wirtschaftlichkeit (30 statt 15%)	Variante 4+
Keine Wirtschaftlichkeit (0 statt 20%)	Vorzugsvariante 9

### Fazit

- Vorzugsvariante 9 bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar



## Abschnitt West



## Die weiteren Haltestellen im Überblick

### Paket 2

- Universitätsstraße
- Melaten
- Aachener Str. / Gürtel
- Maarweg
- Clarenbachstift



### Paket 3

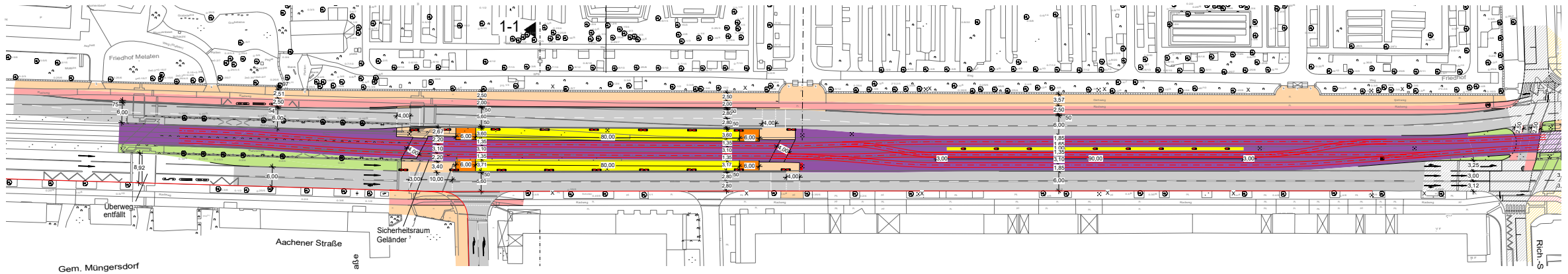
- Eupener Straße
- Alter Militärring
- Rheinenergiestadion
- Junkersdorf
- Mohnweg

### Paket 4

- Bahnstraße
- Weiden Zentrum
- Weiden Römergrab
- Weiden West

# Haltestelle Melaten

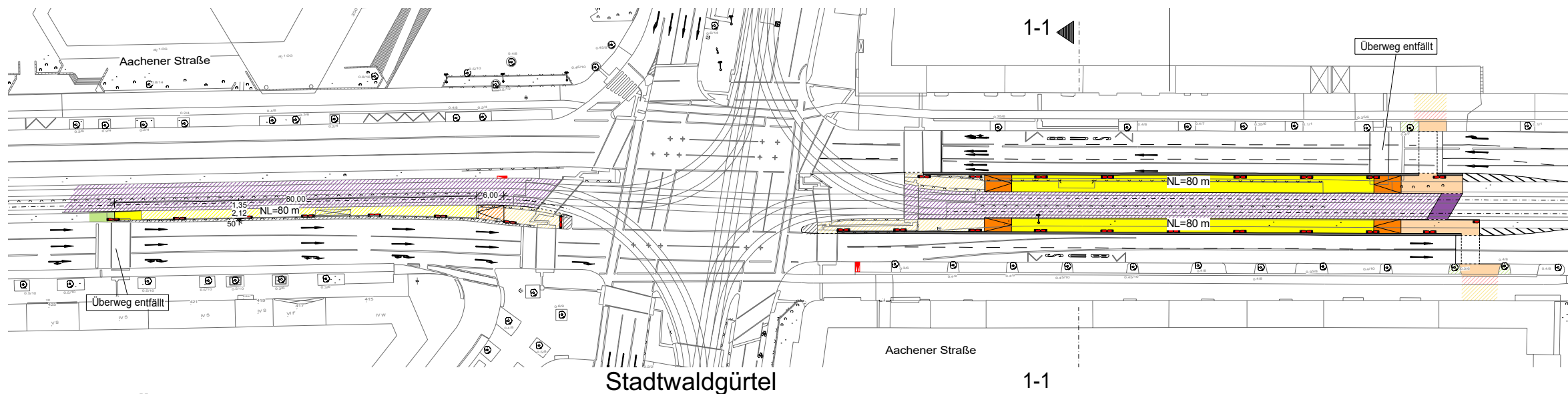
## Vorzugsvariante



### Begründung

- Gut erreichbar durch Fußgängerüberweg von jeder Seite
- Geringeres Gefährdungspotenzial beim Überqueren der Fahrbahnen und Gleisanlagen
- Bei Mittelbahnsteig müssten zwei Verkehrswege gequert werden

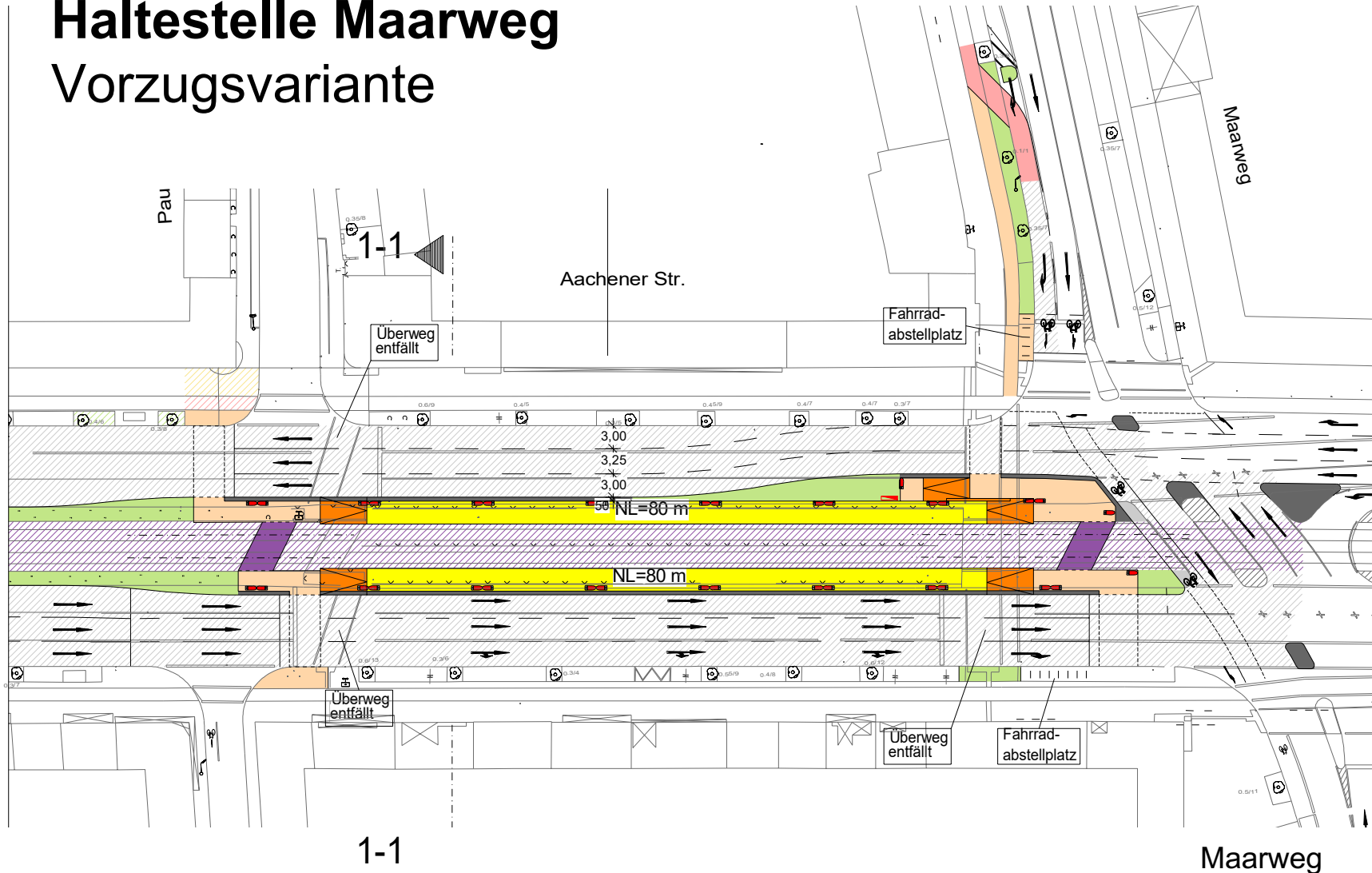
# Haltestelle Aachener Straße / Gürtel Vorzugsvariante



## Begründung

- Keine weitere Variante
- Aufgrund Stadtbahnlinie 7 (Niederflur) keine andere Lage möglich
- Verlängerung bzw. Neubau östlich vom Stadtwaldgürtel
- Bedarfshaltestelle westlich vom Stadtwaldgürtel

# Haltestelle Maarweg Vorzugsvariante

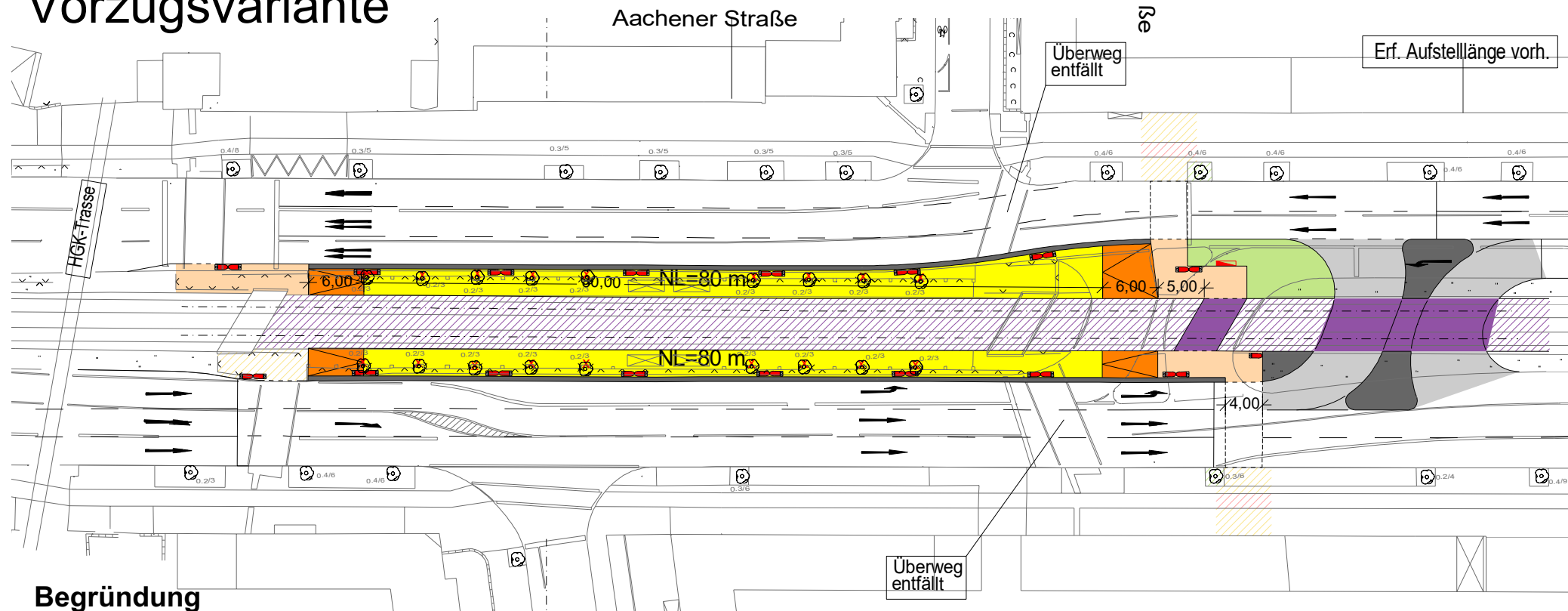


## Begründung

- Verlängerung und Ausbau in Bestandslage
- Grünstreifen östlich und westlich
- Voraussichtlich geringere Investitionskosten
- Gleichbleibend gute Erreichbarkeit

# Haltestelle Clarenbachstift

## Vorzugsvariante

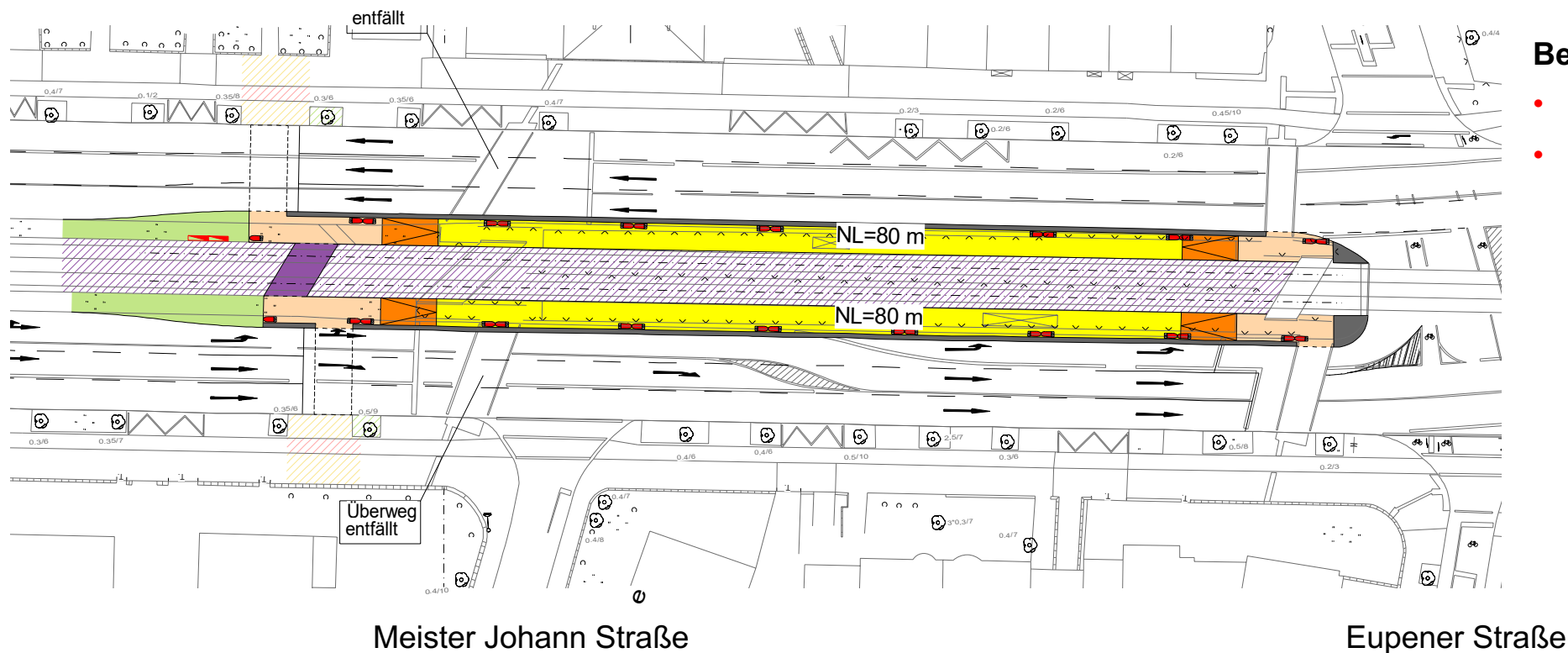


### Begründung

- Gute Lage mit vielen Zugangsmöglichkeiten
- Einfacher Bahnsteigwechsel
- Voraussichtlich geringere Investitionskosten
- Abhängigkeit zur Planung Maarweg

# Haltestelle Eupener Straße

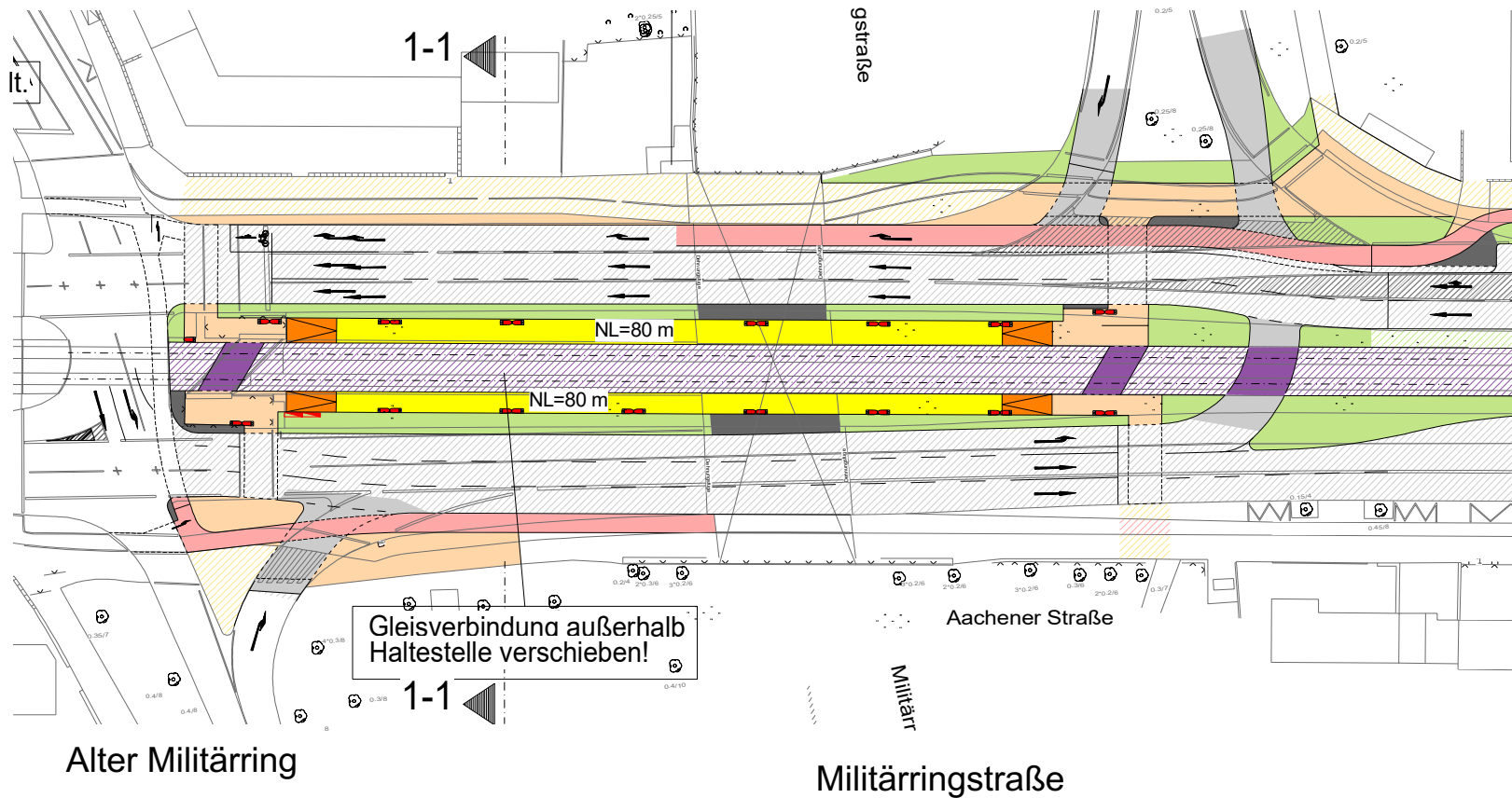
## Vorzugsvariante



### Begründung

- Keine weiteren Varianten
- Es entfällt die Untersuchung einer Mittelbahnsteigsvariante

# Haltestelle Alter Militärring Vorzugsvariante

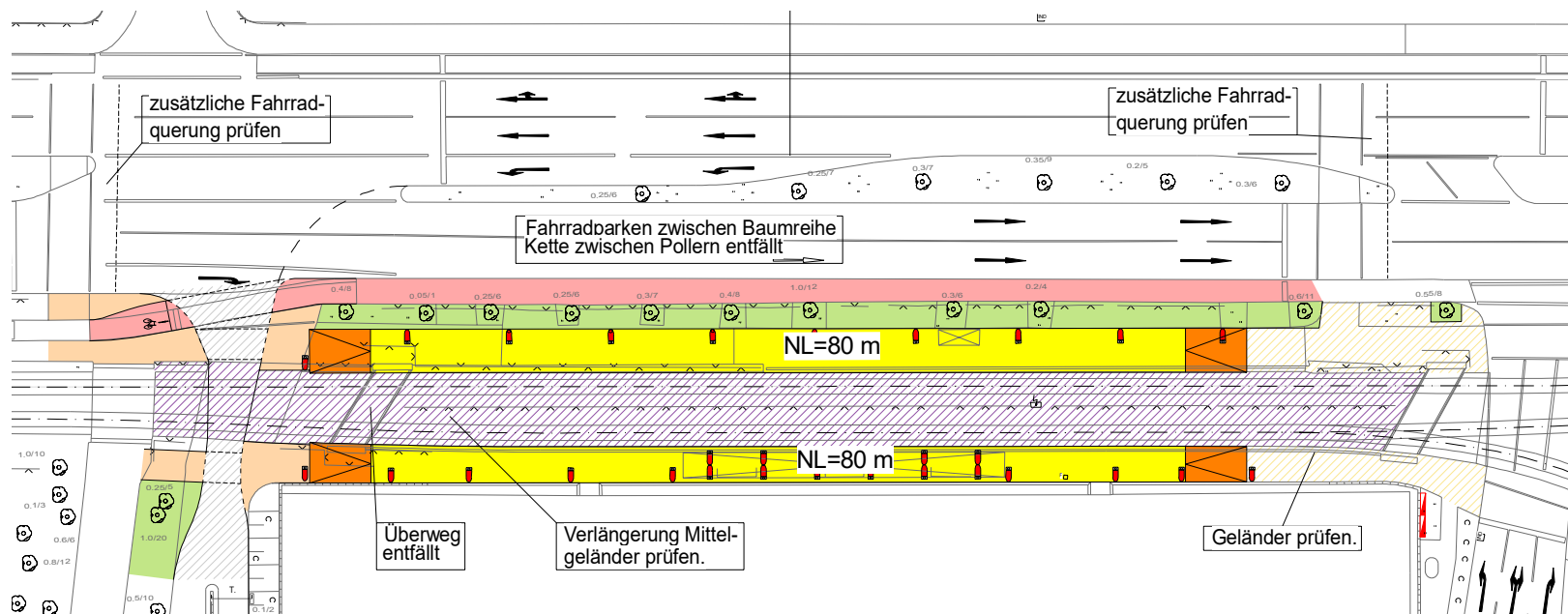


## Begründung

- Keine weiteren Varianten
- Verlängerung in Bestandslage ist wegen Wechsel in Seitenlage und Anschluss der Abstellanlage nicht möglich
- Es entfällt die Untersuchung einer Mittelbahnsteigsvariante

# Haltestelle Rheinenergiestadion

## Vorzugsvariante



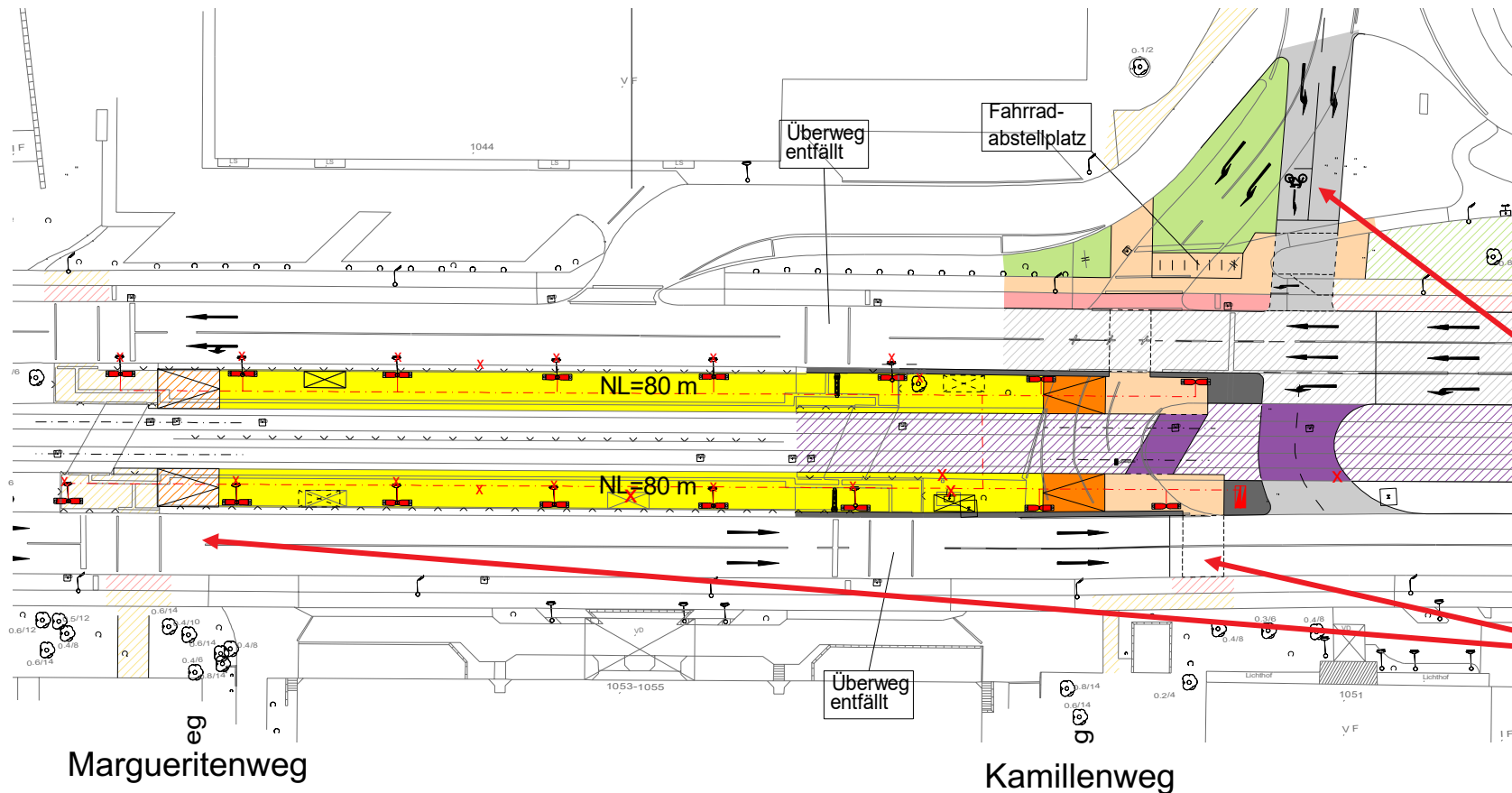
### Begründung

- Keine weiteren Varianten
- Aufgrund der Weiche im Osten nur Verlängerung nach Westen möglich



# Haltestelle Mohnweg Vorzugsvariante

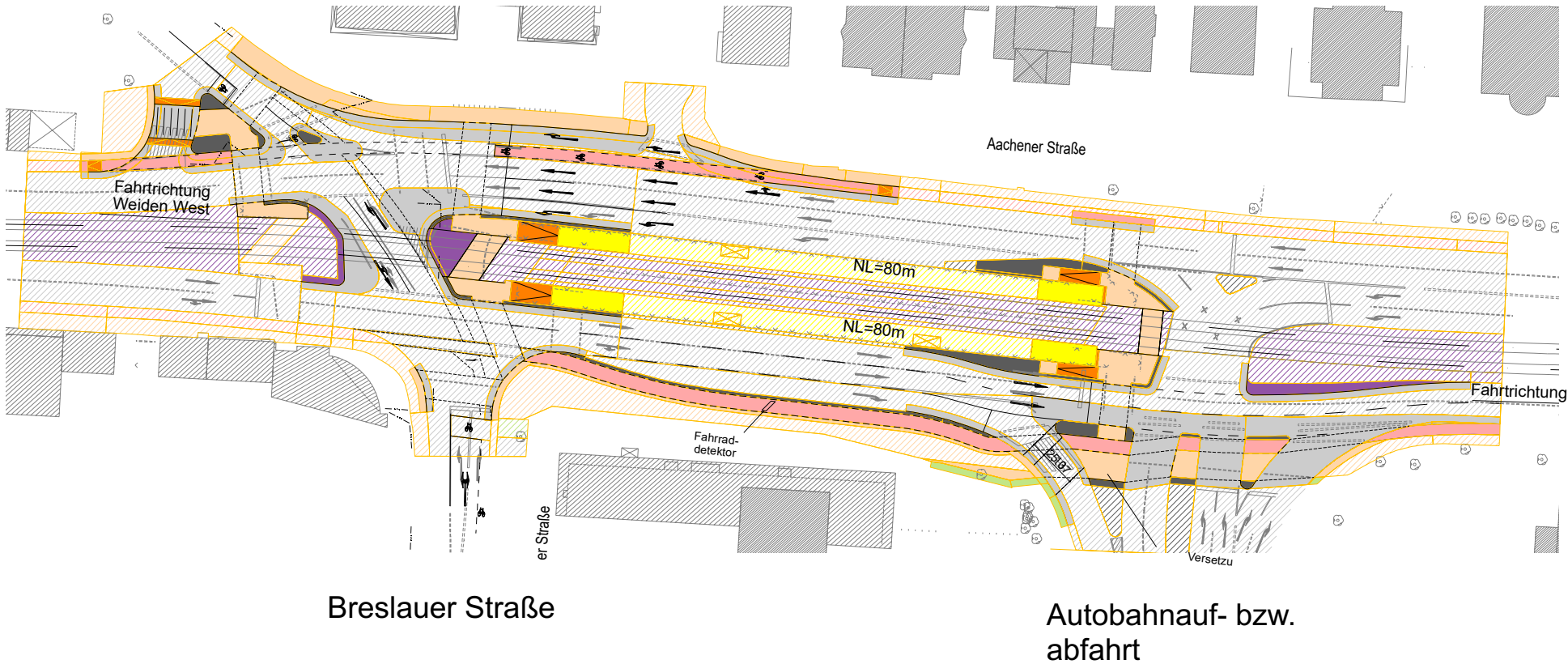
Oskar-Kokoschka-Str.



## Begründung

- Neue Grünfläche
- Zusätzliche Fahrradstellplätze
- Weitestgehender Erhalt des Baumbestands
- Bessere Vernetzung des Radverkehrs
- Übersichtlicheres Abbiegen durch Begradigung der Oskar-Kokoschka-Str.
- Unmittelbare südliche Zuwegung

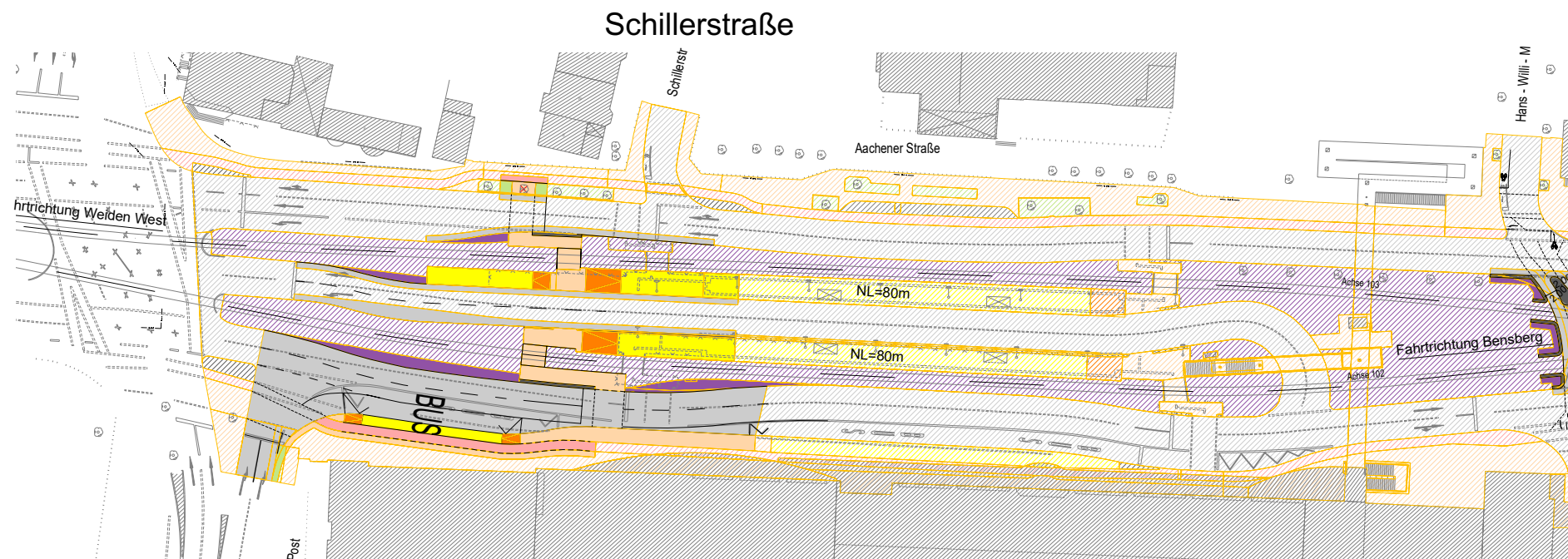
# Haltestelle Bahnstraße Vorzugsvariante



## Begründung

- Nutzwertanalyse weist einen geringen Vorsprung für die andere Variante aus
- Maßgebliches Kriterium: barrierefreie Zugänge im Osten und Westen

# Haltestelle Weiden Zentrum Vorzugsvariante



An der alten Post

## Begründung

- Verlängerung nach Osten aufgrund der Fußgängerbücke wäre unwirtschaftlich
- Keine weiteren Varianten

# Haltestelle Weiden Römergrab

## Wird nachgereicht

- Variantendiskussion derzeit noch nicht final abgeschlossen

# Haltestelle Weiden West Vorzugsvariante



## Begründung

- Wesentlich geringerer Aufwand wegen deutlich weniger Gleisbau:
  - Investitionskosten
  - Komplexität
  - Planungsaufwand

## Offene Runde

?

**Welche Verständnisfragen  
haben Sie?**

# Projektkommunikation und Ausblick



6

# Projektkommunikation

## So beteiligen wir

### Kommunikationsmittel

#### Aktuell

- Haltestellen-Steckbriefe
- Projekt-Webseite  
[www.stadt-koeln.de/ost-west-achse](http://www.stadt-koeln.de/ost-west-achse)
- Informationsflyer
- Social-Media-Kanäle  
(Stadt Köln, KVB)

#### Ausblick

- Erklärvideo: “So planen wir eine Haltestelle“
- Ankündigungen im öffentlichen Raum

### Dialogformate

#### Aktuell

- Bürgerinformationen und Befragung über das Projekt Abschnitt West auf  
[www.meinungfuer.koeln](http://www.meinungfuer.koeln)
- Laufzeit von 15. August bis 18. September 2022

#### Ausblick

- 3. Politisches Begleitgremium im Herbst 2022
- 2. Fachgespräche mit Stakeholdern im August geplant



# Nachbereitung

## So informieren wir die Öffentlichkeit

- Pressemitteilung am Freitag, 10. Juni 2022
- Veröffentlichung eines Kurzberichtes zum Politischen Begleitgremium auf der Projekt-Webseite

## So bereiten wir den Termin für Sie nach

Die Besprechungsergebnisse werden in einem Ergebnisprotokoll festgehalten und veröffentlicht

Fragen oder Hinweise dazu an:  
**[strassen-radwegebau@stadt-koeln.de](mailto:strassen-radwegebau@stadt-koeln.de)**

# Ausblick auf die 3. Gremiensitzung

## Ausblick Themenplanung 2022

- **3. Sitzung des politischen Begleitgremiums im Herbst 2022**
  - Vorzugsvarianten für Haltestellen und Verkehrsanlagen im Bereich Innenstadt (oberirdisch)
- *Welche Themen sind Ihnen für die weiteren Sitzungen wichtig?*

### **Kontakt**

Amt für Straßen und Radwegebau  
Willy-Brandt-Platz 2,  
50679 Köln

### **Gesamtprojektleitung**

Amt 66 | Hildegard Heide  
Raum 13B041

Telefon: 0221 221-32139

E-Mail: [strassen-radwegebau@stadt-koeln.de](mailto:strassen-radwegebau@stadt-koeln.de)

[www.stadt-koeln.de](http://www.stadt-koeln.de)

**Vielen Dank – wir  
stehen für Ihre  
Fragen im Anschluss  
gerne persönlich  
zur Verfügung.**