



Datum
18.11.2022

Ergebnisprotokoll

zur **dritten Fachgesprächsreihe** im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Mittwoch, 16. und Freitag, 18. November 2022, 15:00 bis 18:00 Uhr, im Stadthaus Deutz

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Akteur*innen am Mittwoch, 16.11.2022

- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- ADAC Nordrhein e.V.
- BUND NRW e.V.
- Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt
- Handwerkskammer zu Köln
- KölnTourismus GmbH
- Kreishandwerkerschaft Köln
- Stadtmarketing Köln e.V.



Teilnehmende Akteur*innen am Freitag, 18.11.2022

- Bündnis Verkehrswende Köln
- D-Gruppe
- Fuss e.V. Köln
- Hotel- und Gaststättenverband Nordrhein e.V. im Reg.-Bez. Köln
- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „oben bleiben“
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm e. V.
- Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e.V.
- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Köln e. V.
- Bürgerinitiative „Köln kann auch anders“
- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- Interessengemeinschaft Neue Stadtbahntrasse
- Netzwerk „Bürger für Bäume“
- design Team c GmbH

Verwaltung

Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III Mobilität
Susanne Mönnich	Fachreferentin Dezernat III Mobilität
Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steberding	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
John-Paul Selbitschka	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Britta Schütz	Projektingenieurin Amt für Straßen und Radwegebau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleitung Planung, Bau und Betrieb Lichtsignalanlagen Amt für Verkehrsmanagement
Katrin Witzel	Sonderprojekte und Koordination Masterplan Stadtplanungsamt



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Eva Herr

Amtsleiterin
Stadtplanungsamt

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Klaus Köster

KVB AG

Gudrun Meyer

KVB AG

Gunther Höhn

KVB AG

Lots* GmbH

Marianne Großmann

Lots* GmbH

Miriam Mathias

Lots* GmbH

Steffi Gretschel

Lots* GmbH

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

TOP1 | Begrüßung und Rückblick auf die zweite Sitzung

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

- Er stellt noch einmal die Zielsetzung der Fachgespräche heraus und betont die transparente Kommunikation in Richtung der Bürgerschaft.
- Er betont, dass beide Alternativen gleichberechtigt geplant werden. Dies wurde auch im politischen Begleitgremium bestätigt.
- Er kündigt an, dass die folgende Präsentation nur den aktuellen Stand der oberirdischen Planung wiedergibt. In den kommenden Monaten wird diese weiter auf Herz und Nieren geprüft und ggf. optimiert. Im Mai 2023 wird die unterirdische Planung vorgestellt. Bis dahin sollen die Hauptkriterien für den Vergleich der beiden Projektalternativen in der Innenstadt erarbeitet werden.
- Er stellt kurz das gesamte Projekt zur „Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse“ mit seinen Planungsabschnitten dar und fasst die Planungsthemen der Abschnitte zusammen.

TOP2 | Rückblick und Nachtrag

Ascan Egerer übergibt an Torsten Kley-Steveding, der Anfragen aufgreift, die durch die Projektgruppe beantwortet werden. Diese beziehen sich auf den Bereich West und



die 14 Haltestellen von Universitätsstraße bis Weiden West, die für den oberirdischen Einsatz von 90m-Zügen ertüchtigt und verlängert werden.

- Im Rahmen des zweiten Fachgesprächs und der Online-Beteiligung auf „Meinung für Köln“ sind zu den 14 Haltestellen im Abschnitt West mehr als 750 Kommentare und Anmerkungen eingegangen. Diese werden derzeit durch die Verwaltung der Stadt Köln geprüft und fließen gegebenenfalls in die Fortschreibung der Planungen ein. Die Fragen und Anmerkungen werden zudem im Rahmen eines umfassenden Fragen-Antworten-Katalogs aufgegriffen und beantwortet. Der erste Teil des Katalogs erscheint am 21. November. Der zweite Teil des Katalogs mit den haltestellenspezifischen Fragen erscheint im ersten Quartal 2023.
- Parallel zu den Planungen wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens eine Makro-Simulationen durchgeführt, um zu untersuchen, wie sich Verkehrsflüsse verändern, wenn die Ost-West-Achse ausgebaut wird. Die Ergebnisse der Makrosimulationen, wie etwa die erforderliche Fahrstreifenanzahl, sind Grundlage für die Planungen. Mit Vorliegen der Planung wird eine Mikro-Simulation durchgeführt. Diese zeigt, ob die Planung funktioniert oder ob die Planung angepasst werden muss.

Die Teilnehmenden erhalten die Möglichkeit für Rückfragen.

- Ein Teilnehmender fragt, ob bei der Simulation die zukünftige Menge der Fahrgäste beachtet wird. Ascan Egerer erklärt, dass die Zahlen auf Zählungen der Fahrgäste beruhen, die für die Jahre bis 2030/2040 hochgerechnet werden. Sie werden als Grundlage genutzt.
- Ein Teilnehmender hat noch eine Rückfrage zum Bereich West. Er fragt, an welcher Stelle die 90-Meter-Züge Richtung Sülz wenden und ob durch den Ausbau der Gleise mögliche Anpassungen in der Zukunft verbaut würden. Gunther Höhn antwortet, dass die 90-Meter-Züge auf dem gesamten Streckenverlauf der Stadtbahnlinie 1 genutzt werden. Bei einem Einsatz von 90-Meter-Zügen auf der Stadtbahnlinie 9 werden diese voraussichtlich nicht bis zur Endstation fahren. Die Planungen funktionieren so, dass keine Möglichkeiten für die Zukunft verbaut werden.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die angestrebte Reduzierung des MIV im Modal Split in den Berechnungen des Verkehrsgutachten berücksichtigt werden. Torsten Kley-Steveding antwortet, dass in den Simulationen der MIV mit ca. 30 Prozent im Modal Split berücksichtigt wird und die Untersuchung mit den angestrebten Werten für das Jahr 2040 arbeitet. Dies sei Grundlage des Planungsauftrags.

TOP3 | Planungsstand OWA im Abschnitt Innenstadt (oberirdisch)

Torsten Kley-Steveding übergibt an die Projektleiterin Hildegard Heide. Sie erklärt, dass nach dem 1. Fachgespräch zum Planungsstand und dem Ausblick auf die Planungsthemen und Zeitscheinen sowie dem 2. Fachgespräch zum Bereich West in der heutigen sowie den kommenden Veranstaltungen die Innenstadt Thema sein wird.



Heute stelle die Stadtverwaltung die Vorzugsvarianten für die oberirdische Alternative vor.

- Der Planungsbereich umfasst acht Planungsabschnitte vom Aachener Weiher bis zur Deutzer Brücke inkl. der vier Haltestellen Moltkestraße, Rudolfplatz, Neumarkt und Heumarkt. Geplant wird der gesamte Straßenquerschnitt, also von Hauskante zu Hauskante. Ausgenommen davon sind ausgewiesene Platzflächen (z. B. der Neumarkt oder Rudolfplatz). Diese werden nach dem Variantenentscheid und nach Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs separat geplant.
- Für die Planungsabschnitte gab es bis zu acht Varianten, aus denen die Verwaltung jeweils eine Vorzugsvariante abgeleitet hat. Eine Besonderheit stellt die Haltestelle Moltkestraße dar. Hier sind derzeit noch zwei Varianten in der engeren Auswahl. Die Variante mit der Haltestelle ungefähr in alter Lage, östlich der Moltkestraße, und eine nach Westen verschobene Lage unter der DB-Brücke. Hierzu sind jedoch noch weitere Abstimmungen mit der DB AG erforderlich.
- Der Ämterumlauf wird gestartet. In einem nächsten Schritt erfolgen die Fachplanungen zu den Vorzugsvarianten. Auf Grundlage des Ämterumlaufs und der Fachplanungen wird die Vorplanung fortgeschrieben. Zum Abschluss der Vorplanung erfolgt die Vorbereitung und Vorlage des erweiterten Planungsbeschlusses, der in diesem Fall Teil des Variantenentscheids ist.

TOP 4 | Kriterienkatalog für die Variantenbewertung im Bereich Innenstadt (oberirdisch)

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

- Durch den Generalplaner Abschnitt Innenstadt oberirdisch (Arge Bernard Gruppe SSF-Ingenieure) wurde in enger Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit der Projektgruppe sowie der KVB ein Kriterienkatalog entwickelt. Der Katalog wurde allen an der Planung beteiligten Personen vorgelegt und gemeinsam verabschiedet.
- Aufgrund des umfassenderen Planungsauftrags in der Innenstadt, der die Verkehrsplanungen von Hauskante zu Hauskante berücksichtigt, wurde der Kriterienkatalog gegenüber dem Bereich West leicht modifiziert. Mit der Nutzwertanalyse wurden auf der Grundlage von zehn Haupt- und 36 Unterkriterien die Varianten der Haltestellen anhand einer Bewertungssystematik mit Punkten gewichtet. Auf diese Weise wurden die Vorzugsvarianten für jeden Planungsabschnitt getrennt ermittelt.
- Die anschließende Szenarioanalyse setzt andere Schwerpunkte bei der Wichtung der Haupt- und Unterkriterien (z. B. höherer Fokus auf Umweltauswirkungen, fachliche Aspekte oder die Belange der KVB). 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.

- Ein Teilnehmer fragt, ob die Präsentation im Nachgang veröffentlicht wird. Hildegard Heide und Ascan Egerer erklären, dass die Pläne alle in der Präsentation zum dritten politischen Begleitgremium zu finden sind. Diese ist auf der Projektwebsite veröffentlicht.
- Ein Teilnehmender fragt, wieso die Wichtung von Investitionskosten und Unterhaltungskosten unterschiedlich ist. Hildegard Heide antwortet, dass Investitionskosten im Gegensatz zu Unterhaltungskosten gefördert werden.

TOP5 | Vorzugsvarianten für die Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (oberirdisch)

Im Anschluss präsentieren Britta Schütz und John-Paul Selbitschka am Mittwoch, 16.11.2022, die Planungsvorgaben für die Innenstadt sowie die Vorzugsvarianten für die acht Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (oberirdisch). Am Freitag, 18.11.2022, präsentieren sie die Planungsabschnitte Moltkestraße und Neumarkt im Plenum. Im Anschluss werden diese und alle weiteren Planungsabschnitte im Rahmen eines Themenmarktes einzeln vorgestellt.

- Die Primärziele des Aus- und Umbaus der Ost-West-Achse sind die Beschleunigung und Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1 auf der gesamten Strecke. Darüber hinaus sind als weitere Bedingungen zu nennen: Ausbau des Radverkehrs, attraktive Fußgängerführung Ost-West und Nord-Süd, Rücknahme ruhender Verkehr (Parkplätze) im öffentlichen Raum, Verkehrsflächenreduzierung, städtebauliche Aufwertung, Sicherstellung der Erreichbarkeit der Parkhäuser für den MIV, möglichst Erhalt von Bäumen, möglichst Erhalt von Platzflächen für Veranstaltungen, Aufrechterhalten Busverkehr.
- Beim Planungsabschnitt Heumarkt gab es insgesamt vier Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich die Verlängerung der beiden Bahnsteige in Bestandslage als Vorzugsvariante durch. Zudem werden die Verkehrsflächen für den MIV entlang der Augustinerstraße und der Pipinstraße reduziert. Die Bushaltestelle wird südlich in Richtung des Maritim Hotels verlegt. Zudem ist eine neue durchgängige Radverbindung von Deutzer Brücke (Südseite) bis Kleine Sandkaul gewährleistet. Die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Ein Teilnehmer fragt, welche Aspekte in die Kategorie „Umweltauswirkungen“ genau einfließen und wie stark der Wegfall von Bäumen gewichtet werde.
- Ein Teilnehmer fragt, ob der Bahnsteig nur in Richtung Osten verlängert werde und wie die Überwege für zu Fuß Gehende geplant seien. Britta Schütz antwortet, dass die Überwege weiter östlich als bisher verlaufen werden. Der Bahnsteig wird sowohl nach Osten als auch nach Westen verlängert. Dadurch werden die Zugänge zur U-Bahn überplant und auch die bestehende Unterführung in Richtung Innenstadt fällt weg. Stattdessen entsteht ein barrierefreier Übergang in Richtung Innenstadt.



- Beim Planungsabschnitt Cäcilienstraße gab es zwei Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich die Variante mit der Trassierung der Stadtbahn in Bestandslage durch. Zudem bringt diese Variante verbesserte Gleisquerungen und einen Sicherheitstrennstreifen für den Radverkehr mit sich. Der MIV wird auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung reduziert. Die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Beim Planungsabschnitt Neumarkt gab es fünf Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Hier setzte sich die Variante mit zwei Mittelbahnsteigen am südlichen Rand des Neumarkts durch. Sie gewährleistet eine optimale Trassierung und den besten Zugang zur U-Bahn. Der MIV in Richtung Osten wird südlich der Bahnsteige am Neumarkt vorbeigeführt. Eine Befahrung in Richtung Westen ist nicht vorgesehen. Aus Richtung Osten kommend wird der MIV vor dem Neumarkt über eine Wendefahrt wieder in Richtung Nord-Süd-Fahrt geleitet. Die nördliche Umfahrung des Neumarktes entfällt, die Verkehrsflächen werden der Platzgestaltung zur Verfügung gestellt. Eine Zufahrts- und Anlieferungsmöglichkeit für Anwohner und Geschäfte ist sichergestellt. Nördlich der Gleisanlagen am Neumarkt wird ausschließlich der Radverkehr geführt. Der Anschluss an das Apostelviertel ist gegeben. Die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Ein Teilnehmender fragt, wie sich die Planungen auf die Platzgröße des Neumarktes auswirken. John-Paul Selbitschka antwortet, dass weniger Fläche auf der südlichen Seite wegfalle als auf der nördlichen dazugewonnen werde. Die verkehrsfreie Fläche vergrößere sich dadurch bei dieser Planungsvariante.
- Ein Teilnehmer fragt, wie die Zufahrt zu den Parkhäusern in der Innenstadt erschlossen werde. John-Paul Selbitschka erklärt, dass es für alle drei anliegenden Parkhäuser Konzepte für die Zufahrt gebe.
- Ein Teilnehmer fragt, wie der Lieferverkehr am Neumarkt geführt werde. John-Paul Selbitschka antwortet, dass der Lieferverkehr in den Planungen berücksichtigt werde, aber noch keine detaillierten Pläne dazu vorliegen. Wichtig sei, dass der Lieferverkehr von beiden Seiten auf den Platz auffahren kann.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Zugänge zum U-Bahnhof Neumarkt aufgewertet und/oder vergrößert werden, um den Umstieg zu erleichtern. John-Paul Selbitschka antwortet, dass in den Planungen noch geprüft werde, ob die bestehenden Zugänge verbreitert werden. Mit Ausnahme des Zugangs beim Gesundheitsamt bleiben alle Zugänge zur U-Bahn bestehen.
- Eine Teilnehmerin möchte wissen, ob der Taxistand am Neumarkt entfalle. John-Paul Selbitschka antwortet, dass Taxiflächen eingeplant werden, konkrete Flächen seien noch nicht bestimmt. Die Teilnehmerin weist darauf hin, dass die Taxiflächen nicht zu sehr am Rand des Platzes liegen sollten, damit ältere Menschen nah und bis in Sichtweite an die Innenstadt heranfahren können.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die jetzigen Bahnsteige im Norden des Neumarkts komplett entfallen. John-Paul Selbitschka bejaht diese Frage, dort würde Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende geschaffen, die Gleisanlage sei komplett südlich des Platzes geplant, die Wendeschleife entfalle. Bei Stadion- und Sonderverkehr führen die Bahnen zum Beispiel weiter bis nach Deutz.



- Ein Teilnehmer fragt, ob die geplanten Bahnsteige am Neumarkt weiter nach Süden verlegt werden könnten, dass alle Bäume auf dem Platz erhalten blieben. John-Paul Selbitschka antwortet, dass die Planung immer anstrebe, dass so wenig Bäume wie möglich gefällt werden. Bei den vorliegenden Planungen würde die südliche Baumreihe in den neuen Bahnsteig integriert. Die Bahnsteige können aus Platzgründen nicht weiter nach Süden verschoben werden, da der Platz dort durch die Häuserfront auch unabhängig von Streifen für Rad und MIV und dem Fußverkehr begrenzt sei.
- Ein Teilnehmer fragt, wie der Durchgangsverkehr in der vorliegenden Planung fließen solle. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass in Zukunft kein Durchgangsverkehr am Neumarkt mehr fließen solle, es sei nur noch Quell- und Zielverkehr geplant. Der Durchgangsverkehr werde durch Beschilderungen um den Neumarkt herumgeleitet.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, wie die Querungen zwischen MIV und Stadtbahn in Zukunft geplant seien. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass die Sperrzeiten für den MIV kürzer würden. Da in der Planung nur eine Spur von Deutz aus am Neumarkt ankomme, sinke die Verkehrsbelastung, sodass keine Staugefahr bestehe. Dies wird auch bei der oben angesprochenen Mikro-Simulation betrachtet.
- Ein Teilnehmer fragt, warum ein Bahnsteig des Neumarktes breiter ist. John-Paul Selbitschka erklärt, dass dies an der unterschiedlichen Auslastung der Bahnsteige in den Spitzenstunden liegt. So sind zu den Hauptverkehrszeiten mehr Menschen Richtung Osten unterwegs. Der Bahnsteig muss entsprechend breiter sein.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass das „Zerstörung eines Stadtraums“ sei, der Neumarkt wäre nicht mehr so nutzbar wie vorher. Er spricht eine mögliche Variante an, bei der die beiden Mittelbahnsteige versetzt am Neumarkt und in der Cäcilienstraße angeordnet wären, und fragt, warum nicht diese die Vorzugsvariante sei? John-Paul Selbitschka erklärt, dass die Planung stetig fortgeschrieben und die Bepunktung ggf. nochmals angepasst wird. Er geht darauf ein, dass dies ein aktueller Planungsstand ist und Änderungen vorbehalten sind. Eva Herr ergänzt, dass das Projekt stadtverträglich eingebunden werden muss und das Stadtplanungsamt an der Planung mitwirkt. Ascan Egerer ergänzt, dass der Stand der Bepunktung und die Bewertung der Varianten zur Verfügung gestellt werden können.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Fahrbahn auf der Südseite des Neumarktes allein für den Busverkehr genutzt werden kann. Ascan Egerer erklärt, dass der Durchgangsverkehr generell unterbunden werden soll und nur noch Quell- und Zielverkehr den Neumarkt passiert.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass erst die Pläne gezeigt werden sollen und die Kriterienkataloge für ihn nachrangig sind. Ascan Egerer erklärt, dass dies als Hinweis mitgenommen und die Darstellung überprüft wird.
- Eine Teilnehmerin merkt an, dass es eine Idee für die Gestaltung des Neumarktes braucht, ohne den städtebaulichen Wettbewerb vorwegzunehmen. Eine Idee wäre zu entwickeln, wie der Platz aussehen kann. Ascan Egerer betont, dass dies Aufgaben sind, die noch bearbeitet werden.



- Beim Planungsabschnitt Hahnenstraße gab es zwei Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich eine Variante klar durch. Diese Variante weist im Gesamtquerschnitt eine geringere Verkehrsfläche auf und ermöglicht zwei Z-Überwege zur Querung der Stadtbahn. Über einen separaten Linksabbieger wird die Zufahrt für den MIV von Westen ins Apostelviertel gewährleistet. Der Busverkehr teilt sich den Fahrweg abschnittsweise mit der Stadtbahn. Das Ausschleusen der Busse auf die Fahrbahn ist ohne Gegenverkehr möglich. Die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Beim Planungsabschnitt Rudolfplatz gab es drei Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich eine Variante klar durch, die die Anbindung an die U-Bahn und den Innenstadtbereich sowie eine konfliktfreie Verkehrsabwicklung bestmöglich gewährleistet. Diese Variante weist zudem eine gute Trassierung auf und ermöglicht es, den Bahnsteig unmittelbar in die Platzfläche zu integrieren. Die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, wo der Busverkehr im Planungsabschnitt Rudolfplatz langgeleitet werde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass die Busse in diesem Abschnitt in beide Richtungen auf der Stadtbahntrasse geleitet und danach wieder in den Straßenraum geführt werden.
- Beim Planungsabschnitt Moltkestraße gab es fünf Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei sind aktuell zwei Varianten in der Findung für eine Vorzugsvariante. Beide Varianten gewährleisten eine geradlinige Trassierung des Stadtbahnverkehrs in beide Richtungen auf der Aachener Straße, weisen einen eigenständigen Bahnkörper aus und haben jeweils eine Kombispur für Radverkehr und Anlieger-MIV. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Lage der Bahnsteige – bei einer Variante ist eine bessere Anbindung an das Belgische Viertel gewährleistet, bei der anderen wird der Übergang zu von der Deutschen Bahn geplanten S-Bahn-Haltestelle integriert. Die Realisierung ist abhängig von der Rückmeldung der Deutschen Bahn zum Planungsstand der S-Bahn-Haltestelle.
- Ein Teilnehmer stellt fest, dass auf der Aachener Straße zwei Fahrstreifen und ein zweigleisiger Bahnkörper geplant seien und fragt, wo etwas weggenommen würde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass die Verkehrsflächen vergleichbar groß zum heutigen Zustand blieben, aber etwas nach Norden verschoben würden. Allerdings würden nur die beiden Fahrstreifen asphaltiert und in der Mitte ein Rasengleis angelegt. Es gebe dann keinen durchgehenden Parkverkehr mehr, wodurch neue Flächen für zu Fuß Gehende und die Gastronomie entstünden.
- Ein Teilnehmer fragt nach Best-Practice-Fällen, da vorgesehene Bauweise an der Haltestelle Moltkestraße in Köln ein Novum darstellen würde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass unter anderem in Erfurt, Leipzig, Düsseldorf und Potsdam derartige Haltestellen eingesetzt würden.
- Eine Teilnehmerin möchte wissen, wie die Erreichbarkeit von Zu- und Einfahrten in den Planungen sichergestellt wird. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass dies in den Planungen berücksichtigt sei und durch den befahrbaren Bahnsteig direkt barrierefreie Einfahrten entstünden.



- Ein Teilnehmer merkt zur Bauweise an der Moltkestraße an, dass es in Düsseldorf Komplikationen zwischen den Ein- und Aussteigenden und dem MIV gebe. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass sie einen Austausch mit den Fachkolleg*innen aus Düsseldorf suchen werde. Außerdem sei zu prüfen, ob die Verkehrsmengen an den Düsseldorfer Haltestellen mit den geringen Anliegerverkehrsmengen an der Haltestelle Moltkestraße vergleichbar wären.
- Ein Teilnehmer fragt, was an der Moltkestraße bei Rotschaltung für den Autoverkehr mit den Fußgänger*innen passiert? Britta Schütz erklärt, dass die Fußgänger*innen gesichert einsteigen können, da Autos und Radverkehr an der Ampel anhalten.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass die Verkehrsmischfläche an der Moltkestraße für Fußgänger immer zugänglich ist und diese unkontrolliert bis zur Bahnkante laufen könnten. Britta Schütz und Hildegard Heide erklären, dass die Flächen für den Fuß- und für den Mischverkehr unterschiedlich gestaltet werden und eine kleine Bordsteinkante vorhanden sein wird. Außerdem werden Richtlinien zur Barrierefreiheit und z. B. Belange von blinden Personen eingehalten. Es wird deutlich erkenntlich, wo die Verkehrsfläche beginnt.
- Ein Teilnehmer fragt nach, wie groß der Spalt und die Absenkung beim Einstieg in die Bahn ist. Gunther Höhn und Klaus Köster erklären, dass diese maximal 5 cm groß sein können.
- Ein Teilnehmer fragt nach Beispielen für ähnliche Haltestellen in Düsseldorf, Leipzig etc. Diese werden im Nachgang zur Verfügung gestellt.
- Ein Teilnehmer fragt, ob auch der Busverkehr über den Mischfahrstreifen geführt wird. Das sei für Radfahrende nicht gut. Britta Schütz bejaht dies und merkt an, dass der Verkehr auf der Aachener Str. dann sehr viel geringer sein wird, da es sich ausschließlich um Liefer- und Anwohnerverkehr handeln wird. Die Anmerkung wird durch die Verwaltung der Stadt Köln aber nochmal geprüft.
- Ein Teilnehmer fragt, ob der Lieferverkehr auf der Aachener Str. auf dem Mischfahrstreifen stehen bleiben darf. Die Verwaltung der Stadt Köln erklärt, dass das nicht der Fall ist, es werden vereinzelte Ladezonen vorgesehen.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Geschwindigkeit in dem Bereich reduziert wird. Britta Schütz bejaht, dass die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird.
- Beim Planungsabschnitt Richard-Wagner-Straße mit den Straßenabschnitten Pilgrimstraße und Händelstraße bis Eisenbahnring gab es nur eine praktikable Variante. Diese Variante speist den MIV einspurig in beiden Richtungen und ermöglicht breite Radfahrstreifen.
- Ein Teilnehmer fragt nach, warum aus der Richard-Wagner-Straße kommend zwei Fahrstreifen geplant seien und was passieren würde, wenn man dort nur einen Fahrstreifen plane. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass Modellierungen ergeben haben, dass an dieser Stelle zwei Fahrstreifen benötigt würden, da die zuvor umgeleiteten Durchgangsverkehre an der Moltkestraße wieder auf die Richard-Wagner-Straße treffen.



- Ein Teilnehmer möchte wissen, wie der Verkehrsfluss zwischen allen Verkehrsteilnehmenden im Planungsabschnitt Richard-Wagner-Straße sichergestellt würde, wenn drei Kreuzungen zwischen MIV und Stadtbahnen dazukämen. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass die Taktung der Stadtbahnen nicht erhöht, jedoch die Stärke des MIV reduziert würde. Die Querungen finden überwiegend westlich des Neumarktes statt, wo die Gesamtzahl der Bahnen bereits um die nach Süden abbiegende Stadtbahnlinie 9 reduziert ist. die Verkehrsqualität der Knoten wird durch Verkehrssimulation überprüft.
- Beim Planungsabschnitt Aachener Weiher gab es drei Varianten, die anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich eine Variante klar durch. Diese Variante ermöglicht eine Erweiterung des Park-Areals am Aachener Weiher. Die angepasste Straßentrassierung sorgt für reduzierte Geschwindigkeit des MIV bei der Ein- und Ausfahrt in bzw. aus dem Innenstadtbereich. Die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.

Allgemeine Fragen

- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob berechnet wurde, wie groß der Anteil der Flächen ist, die durch die Planungen zukünftig nicht mehr dem MIV oder als Parkraum zur Verfügung stehen. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass solche Bilanzierung im Zusammenhang mit dem Vergleich der oberirdischen und unterirdischen Alternative erarbeitet würden.
- Ein Teilnehmer fragt, ob es notwendig sei, auf der Ost-West-Achse in der Innenstadt gleichzeitig Busse und Stadtbahnen auf derselben Fahrbahn einzusetzen. Die KVB antwortet, dass die Busse die Ost-West-Achse nur für ein kleines Stück nutzen, da sie andere Quellen und Ziele als die Stadtbahnen hätten. Die Ost-West-Achse selbst würde mit 90-Meter-Zügen ausgestattet, um die maximale Kapazität auf der Strecke sicherzustellen.

Top 6 | Themenmarkt am Freitag, 18.11.2022

Am Freitag, 18.11.2022 erfolgt die Präsentation und Ausführung der Pläne an verschiedenen Stationen als Themenmarkt. An vier Stationen stellen Hildegard Heide, Torsten Kley-Steveding, Britta Schütz und John-Paul Selbitschka die Planungen zur Innenstadt (oberirdisch) in acht Abschnitten vor: Heumarkt, Cäcilienstraße, Neumarkt, Hahnenstraße, Rudolfplatz, Moltkestraße, Richard-Wagner-Straße, Aachener Weiher.

Die Teilnehmenden haben im Anschluss die Möglichkeit, ihre Fragen und Anmerkungen anzuführen.

Dabei wurden unterschiedliche Aspekte eingebracht. Exemplarisch seien genannt:

- Die mögliche Umgestaltung des Neumarkts in verkehrlicher und stadtgestalterischer Hinsicht
- Rückfragen zum Einsatz von Rasengleisen



- Barrierefreiheit und Sicherheit der geplanten Haltestellen
- Fragen zur neuen Lösung für die Haltestelle Moltkestraße und die Verbindung zur potenziellen S-Bahn-Station
- Anmerkungen zu den Radweg-Planungen, weitere Verbesserungsvorschläge
- Fragen zur Umgestaltung des Busverkehrs in der Innenstadt

TOP 7 | Projektkommunikation und Ausblick

Ascan Egerer und die Mitglieder der Projektgruppe bedanken sich bei den Teilnehmenden für Ihre Zeit und die wertvollen Diskussionsbeiträge. Zum Abschluss gibt Ascan Egerer einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine.

- Die vierte Sitzung des politischen Begleitgremiums ist für März 2023 geplant. Danach werden wieder Fachgespräche stattfinden.

Er gibt die Möglichkeit für abschließende Fragen und Statements vonseiten der Teilnehmenden.

- Ein Teilnehmender bittet darum, den Kriterienkatalog und die angewandte Systematik zum Finden der Vorzugsvarianten zu veröffentlichen. Die Verwaltung der Stadt Köln geht noch einmal darauf ein, dass heute ein erster Planungsstand präsentiert wurde. Die vielen Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden werden mitgenommen und geprüft. Dabei muss stets beachtet werden, dass hier viele Interessen aufeinandertreffen. Die Projektgruppe stimmt zu, dass noch einmal erklärt werden soll, wie aus den Varianten eine Vorzugsvariante bestimmt wird.
- Ein Teilnehmender schlägt vor, das Format des Fachgesprächs das nächste Mal über einen ganzen Tag stattfinden zu lassen, um noch mehr Raum für den Austausch zu geben.
- Ein Teilnehmender sagt, dass noch immer nicht deutlich genug werde, welche städtebaulichen Veränderungen der Kapazitätsausbau mit sich bringt. Die Stadtplanung müsse noch stärker in die Planung einbezogen werden.
- Ein Teilnehmender bittet darum, die weitere Planung nicht nur auf die Vorzugsvarianten zu beschränken, sondern auch die anderen Varianten weiter zu prüfen.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass die Verknüpfungen zwischen den einzelnen Planungen beachtet werden sollen, z. B. die Verknüpfung zur Planung der Stadtbahnlinie 9. Ascan Egerer bestätigt, dass dies beachtet wird.
- Ein Teilnehmender geht auf die Perspektive der Radfahrer ein: Er erwartete eine durchgehende Radspur von der Deutzer Brücke bis zum Neumarkt. Die Planung zeigt, dass auf dieser Strecke einige Ampeln geplant sind. Das wäre für den Radverkehr nicht attraktiv, da Radfahrende so stetig vor Ampeln stünden. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an dies nochmal eingehend zu prüfen.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)