



## 3. Fachgespräch

zur Ost-West-Achse  
am 16.11.2022

- 1 Begrüßung und Rückblick
- 2 Planungsstand OWA im Bereich Innenstadt (oberirdisch)
- 3 Kriterienkatalog für die Variantenbewertung im Bereich Innenstadt (oberirdisch)
- 4 Vorzugsvarianten für die Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (oberirdisch)
- 5 Projektkommunikation und Ausblick

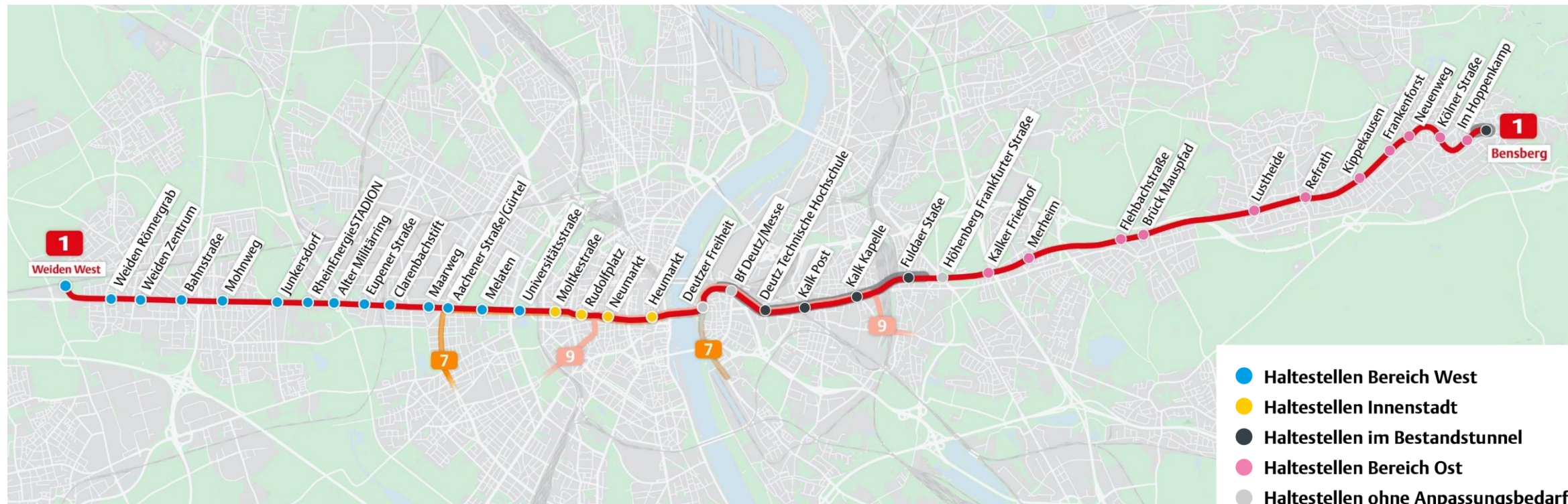


# Begrüßung und Rückblick

1



# Übersicht Projektbereiche



# Die Projektverantwortlichen

**Gesamtprojektleitung**  
Amt 66: Hildegard Heide

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

**Beigeordneter für Mobilität**  
Ascan Egerer

**Amtsleitung 66**  
Silke Stach-Reinartz

**Amtsleitung 69**  
Sonja Rode

**KVB**  
Gunther Höhn  
Klaus Köster  
Thomas Dittmer



## 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):

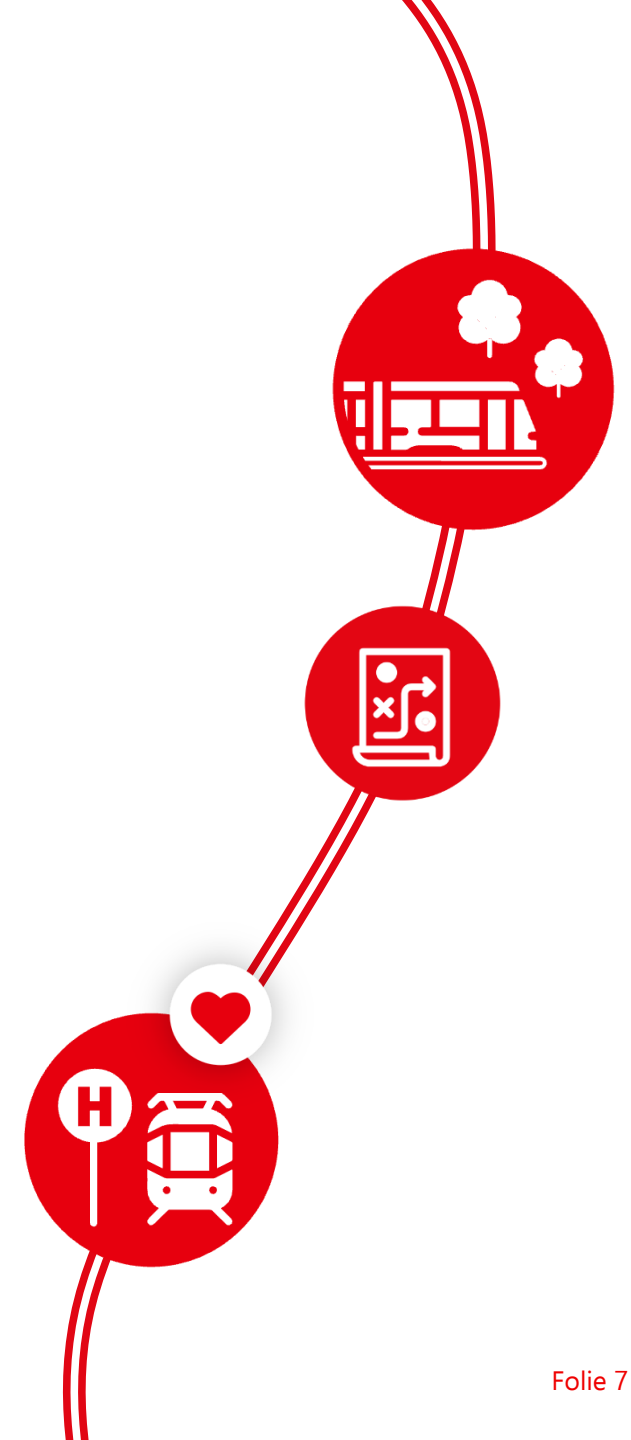
ARGE  
Schüßler Plan  
ZPP Ingenieure

Projektsteuerung beauftragt:

ARGE Vössing  
weismüller

# Beteiligung Bereich West

- Mehr als 750 Kommentare auf „Meinung für Köln“
- Weitere Anmerkungen im Rahmen des 2. Stakeholderfachgesprächs
- Prüfen durch die Stadtverwaltung und ggf. Einbinden in die Planung
- Beantworten der Fragen und Anmerkungen im Rahmen eines FAQ-Katalogs
- Anmerkungen und Fragen u. a. zu:
  - Erhalt des Baumbestands
  - Verbesserter Bahnsteigbreiten
  - Angepasster Verkehrswegeföhrung für Rad- und Autoverkehr
  - Barrierefreiheit
  - Verbesserter Ampelschaltung
  - Haltestellengestaltung (Unterstellmöglichkeiten, Sitzgelegenheiten, etc.)
  - Geschwindigkeitsanpassungen



# Planungsstand OWA im Bereich Innenstadt (oberirdisch)

2





# Die Planungsbereiche der Ost-West-Achse

Abschnitt West

Innenstadt –  
oberirdisch

Innenstadt –  
unterirdisch

Bestandstunnel

Abschnitt Ost

Rheinisch-  
Bergischer Kreis

oberirdisch

unterirdisch

Innenstadt

Erarbeiten von Varianten für die **oberirdischen Haltestellen** und für die **oberirdischen Verkehrsanlagen** zwischen Eisenbahnring und Deutzer Brücke

Erarbeiten von Varianten für die **Tunnellösung** inklusive **unterirdische Haltestellen** - Parallel erarbeiten der **Verkehrsanlagen an der Oberfläche**

Ermitteln der Vorzugsvarianten anhand des erarbeiteten Kriterienkatalogs

Ermitteln der Vorzugsvarianten anhand des erarbeiteten Kriterienkatalogs

Einarbeiten von Rückmeldungen nach Ämterumlauf und Fachplanung

Einarbeiten von Rückmeldungen nach Ämterumlauf und Fachplanung

Abschluss Leistungsphase 2 mit Kostenschätzung

Abschluss Leistungsphase 2 mit Kostenschätzung

Information an Politik und Stakeholder

Erarbeitung von Vergleichskriterien

Vergleich der beiden Alternativen mit Vorschlag einer Vorzugsvariante

Beschlussvorlage für den erweiterten Planungsbeschluss

## Innenstadt – oberirdisch



## Hintergrund

8 Abschnitte von Aachener  
Weiher bis Deutzer Brücke, mit  
den Haltestellen:

- Moltkestraße
- Rudolfplatz
- Neumarkt
- Heumarkt

Umplanung des  
gesamten  
Straßenquerschnitts

Plätze sind nicht in  
Auftrag und Planung  
enthalten

## Aktueller Beauftragungsstand

GP2 Innenstadt  
oberirdisch  
beauftragt:

ARGE  
Bernard Gruppe SSF-  
Ingenieure

Projektsteuerung  
beauftragt:

ARGE Vössing  
weismüller

## Innenstadt – oberirdisch



Dezernat für Mobilität  
Amt für Straßen und Radwegebau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

## Aktueller Sachstand

Vorzugsvarianten  
wurden ermittelt

Fortschreiben  
der  
Vorplanung

## Ausblick auf Planungsthemen

Fachplanungen zu  
Vorzugsvarianten

Information Politik und  
Stakeholder

Ämterumlauf  
gestartet

### Herausforderungen

- Freianlagenplanung
- Verkehrsqualität für Längs- und Querverkehr (Stadtbahn, Rad, Fuß)
- Bauzeitliche Verkehrsführung

# Kriterienkatalog für die Variantenbewertung Bereich Innenstadt (oberirdisch)

3

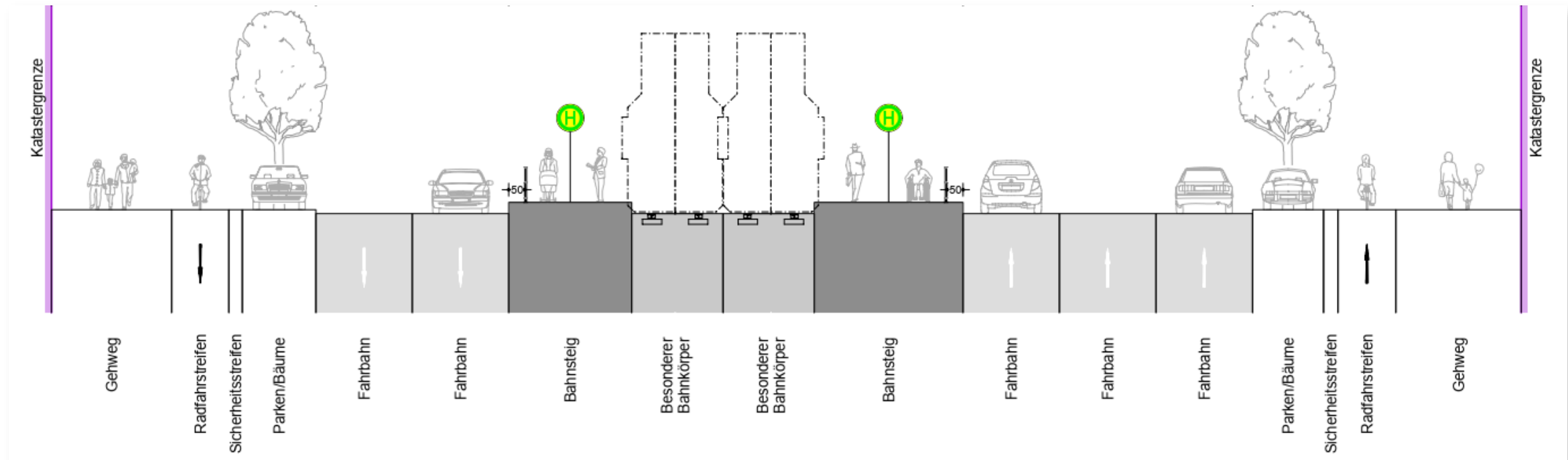


# Erarbeiten eines Kriterienkatalogs zur Variantenbewertung

1. Entwicklung eines Kriterienkatalogs durch den GP-Innenstadt (oberirdisch) in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit der Projektgruppe sowie KVB
2. Methodische Grundlage: Nutzwertanalyse und Szenarioanalyse
3. Vorlage des Kriterienkatalogs bei den an der Planung beteiligten Personen
4. Anpassen und Festlegen der Wichtung und Bewertungssystematik
5. Freigabe eines einvernehmlichen Kriterienkatalogs durch die Projektbeteiligten
6. Workshop mit allen Planungsbeteiligten zur Bewertung der Varianten anhand des Kriterienkatalogs

# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

## Planung von Hauskante zu Hauskante (Stand vor Umbau)



# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung im Bereich Innenstadt

## Wichtung der zehn Hauptkriterien in Prozent

– Haltestelle	10%
– Städtebau und Straßenraumgestaltung	15%
– Umweltauswirkungen	10%
– Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%
– Verkehrsauswirkungen MIV	5%
– Fußverkehr	10%
– Radverkehr	10%
– Verkehrssicherheit	10%
– Wirtschaftlichkeit	15%
– Realisierung	5%
	<hr/>
	100%
	<hr/> <hr/>



# Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

Zehn Hauptkriterien mit insgesamt 36 Unterkriterien

Kriterium	Wichtigkeitsgrad	GWS	Bewertungsskala		
			Punktbewertung	Bewertungsmerkmal	
Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten.	
			50	Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten.	
			0	Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.	
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)	2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut.	
			50	Lage und Erreichbarkeit befriedigend.	
			0	Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.	
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn	10%	2,0%	100	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.
			50	Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.	
			0	Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.	
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)	2,0%	100	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.	
			50	Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.	
			0	Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.	
Qualität von Bushaltestellen	2,0%	100	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.		
		50	Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.		
		0	Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.		
Integration der Trasse in vorhandene städtebauliche Strukturen und Freizeiteinrichtungen, städtebauliche Ausrichtung auf Veranstaltungszentren	2,1%	100	Insgesamt gute städtebauliche Integration		
		50	Insgesamt befriedigende Integration		
		0	Insgesamt keine befriedigende Integration		
Stützpunktheit	2,1%	100	Besonders einprägend		
		50	Durchschnittlich einprägend		
		0	Weniger einprägend		

Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten.
				50	Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten.
				0	Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)	10%	2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut.
				50	Lage und Erreichbarkeit befriedigend.
				0	Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn	10%	2,0%	100	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.
				50	Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.
				0	Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)	10%	2,0%	100	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
				50	Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
				0	Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
Qualität von Bushaltestellen	10%	2,0%	100	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.	
			50	Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.	
			0	Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.	

Verkehrliche Auswirkungen BVV	Betriebliche Flexibilität	2,0%	100	Insgesamt befriedigende betriebliche Flexibilität
			0	Weniger befriedigende betriebliche Flexibilität
	Verkehrsqualität des Längsverkehrs (K)	1,2%	100	Sehr hohe Verkehrsqualität
			0	Weniger befriedigende Verkehrsqualität
	Verkehrsqualität des Querverkehrs (K)	1,2%	100	Sehr hohe Verkehrsqualität
			0	Weniger befriedigende Verkehrsqualität
Erreichbarkeit der Quartiere und Parkhäuser, Umwegfreiheit (K) (Anhaltedauer, Wende)	1,2%	100	Insgesamt gute Erreichbarkeit	
		0	Weniger befriedigende Erreichbarkeit	

# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

## Schritt 1

Wichtung der Unterkriterien  
in Prozent

## Schritt 2

Punktevergabe (0/50/100)

## Schritt 3

Begründung anhand  
der Bewertungssystematik

Haltestelle	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	Die erforderlichen Mindestbreiten werden erreicht oder überschritten.
				50	Die erforderlichen Mindestbreiten werden unwesentlich unterschritten.
				0	Die erforderlichen Mindestbreiten werden deutlich unterschritten.
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	Lage und Erreichbarkeit (besonders) gut.
				50	Lage und Erreichbarkeit befriedigend.
				0	Lage und Erreichbarkeit eher schlecht.
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	100	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.
				50	Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.
				0	Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100	Gute Orientierung durch vorhandene Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
				50	Befriedigende Orientierung durch eingeschränkte Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
				0	Schlechte Orientierung durch fehlender Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.
Qualität von Bushaltestellen	2,0%	100	Barrierefreiheit vollumfänglich gegeben, Ausstattung vollständig.		
		50	Barrierefreiheit mit Einschränkungen gegeben, Haltestelle ist jedoch barrierefrei anfahrbar. Ausstattung vollständig.		
		0	Barrierefreiheit nicht gegeben, Ausstattung nicht vollständig.		

# Bewerten anhand der Nutzwertanalyse am Beispiel des Hauptkriteriums Haltestelle

<b>Haltestelle</b>	Kapazität (Breite) der Stadtbahn-Haltestelle	10%	2,0%	100	2,0
	Lage und Zugänglichkeit (Erreichbarkeit)		2,0%	100	2,0
	Barrierefreiheit und Ausstattung (Komfort) Stadtbahn		2,0%	100	2,0
	Übersichtlichkeit, Erkennbarkeit (Orientierung)		2,0%	100	2,0
	Qualität von Bushaltestellen		2,0%	50	1,0

**9,0**

Schritt 1

Wichtung der Unterkriterien in Prozent

Schritt 2

Punktevergabe (0/50/100)

Schritt 3

Begründung entlang einer Bewertungssystematik

**Schritt 4**

Berechnung des Nutzwerts

# Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Moltkestraße	Neumarkt	Cäcilienstraße
Hauptszenario	Variante 1	Variante 6.2	Variante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehr auf 7,5%)	Variante 1	Variante 6.2	Variante 1
Umweltverbund	Variante 1	Variante 6.2	Variante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Variante 1	Variante 6.2	Variante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Variante 1	Variante 6.2	Variante 1
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Variante 3.1	Variante 6.2	Variante 1
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Variante 1	Variante 6.2	Variante 1



# Welche Verständnis- fragen haben Sie?

Offene Runde



**Vorzugsvarianten für die  
Planungsabschnitte im  
Bereich Innenstadt  
(oberirdisch)**



**4**

## Innenstadt – oberirdisch



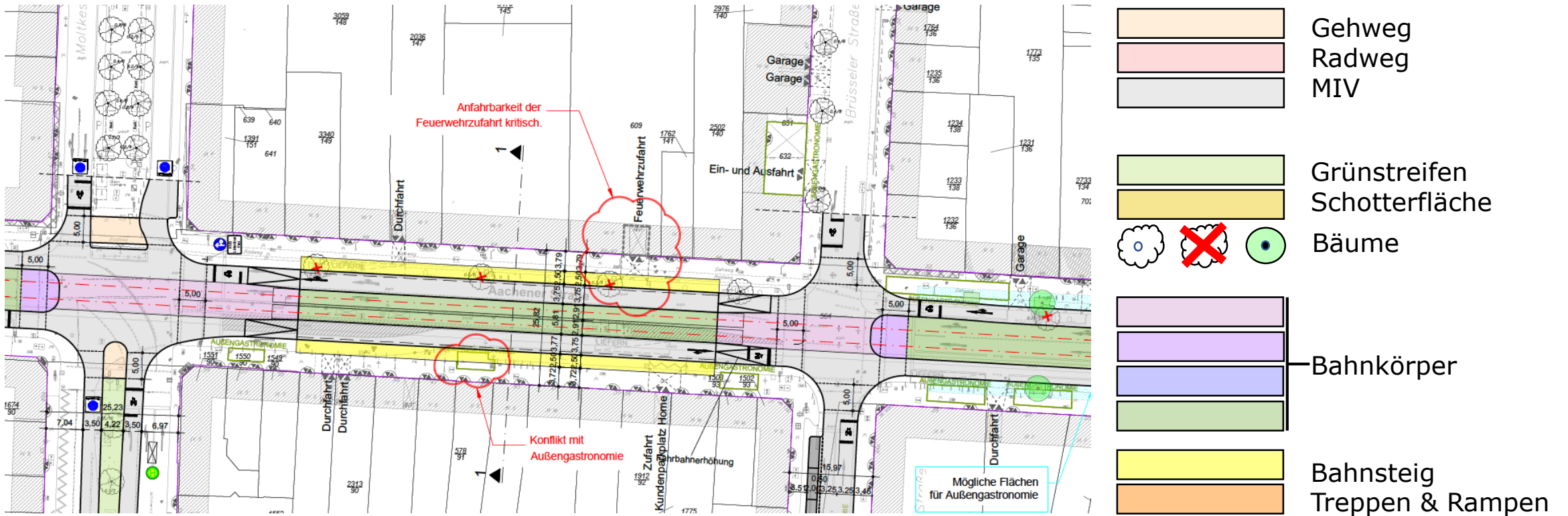
# Planungsvorgaben für die Innenstadt

- **Primärziel: Kapazitätserweiterung und Beschleunigung der Stadtbahnlinie 1**
- **Weitere Ziele:**
  - Ausbau Radverkehr
  - Attraktive Fußgängerführung Ost-West und Nord-Süd
  - Rücknahme ruhender Verkehr (Parkplätze) im öffentlichen Raum
  - Verkehrsflächenreduzierung
  - Städtebauliche Aufwertung
  - Erreichbarkeit der Parkhäuser für den MIV sicherstellen
  - Möglichst Erhalt von Bäumen
  - Möglichst Erhalt von Platzflächen für Veranstaltungen
  - Aufrechterhalten Busverkehr



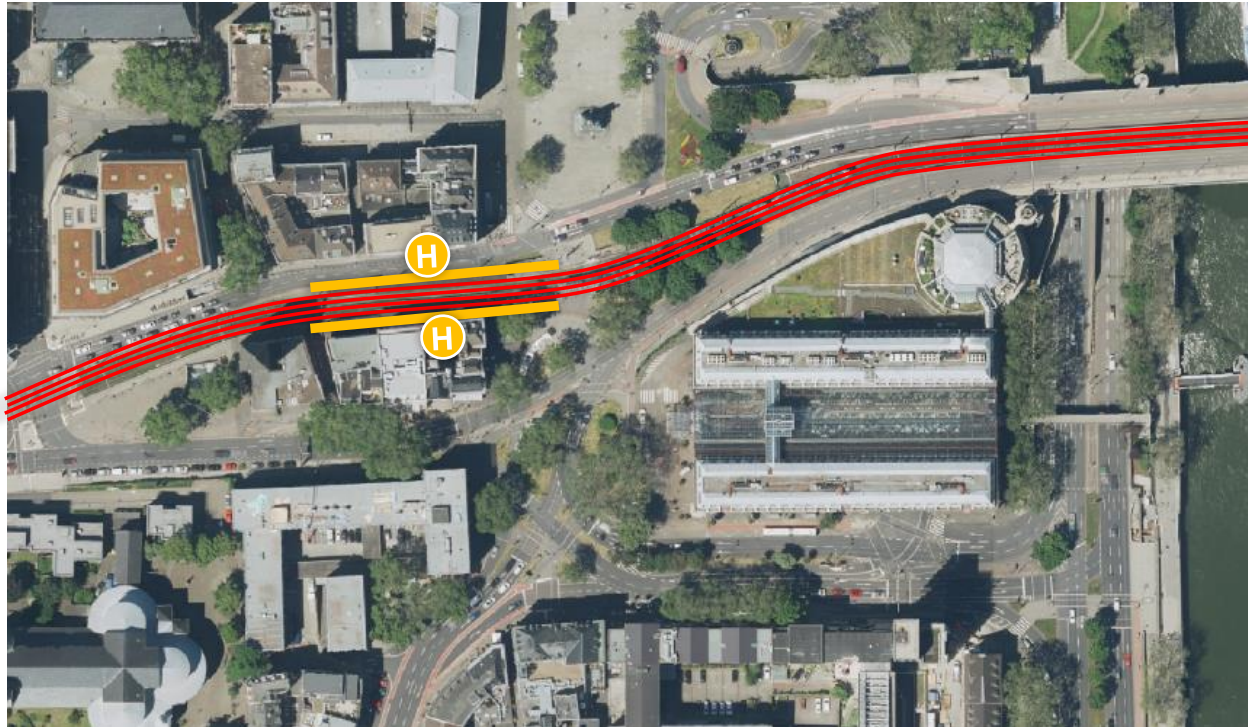
# Planungsabschnitte

## Legende der Vorentwurfspläne



# Abschnitt Heumarkt

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Bushaltestellen südlich des Maritim-Hotels
- Verknüpfung mit U-Bahnhof
- Radfahrstreifen in beide Richtungen
- ausreichende Breite der Haltestellen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Heumarkt

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 3.1	Variante 3.2
Haltestelle	10%	●	●	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●	●	●
Fußverkehr	10%	●	●	●	●
Radverkehr	10%	●	●	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●	●	●
Realisierung	5%	●	●	●	●
<b>Summe</b>		<b>64,5</b>	<b>55,2</b>	<b>57,0</b>	<b>62,0</b>

# Abschnitt Heumarkt

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

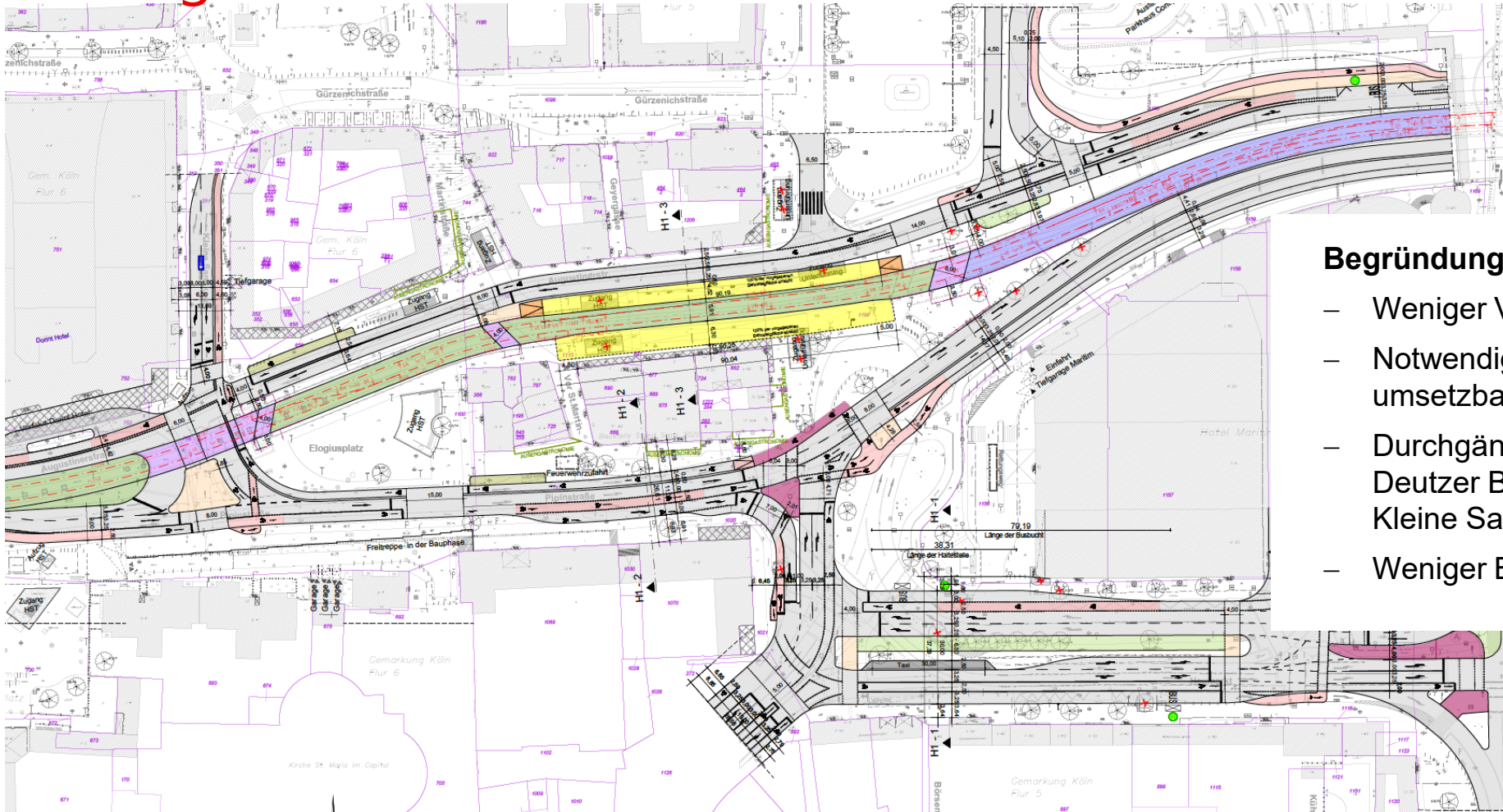
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 1
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 1
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 1

### Fazit

- Vorzugsvariante bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

# Abschnitt Heumarkt

## Vorzugsvariante 1

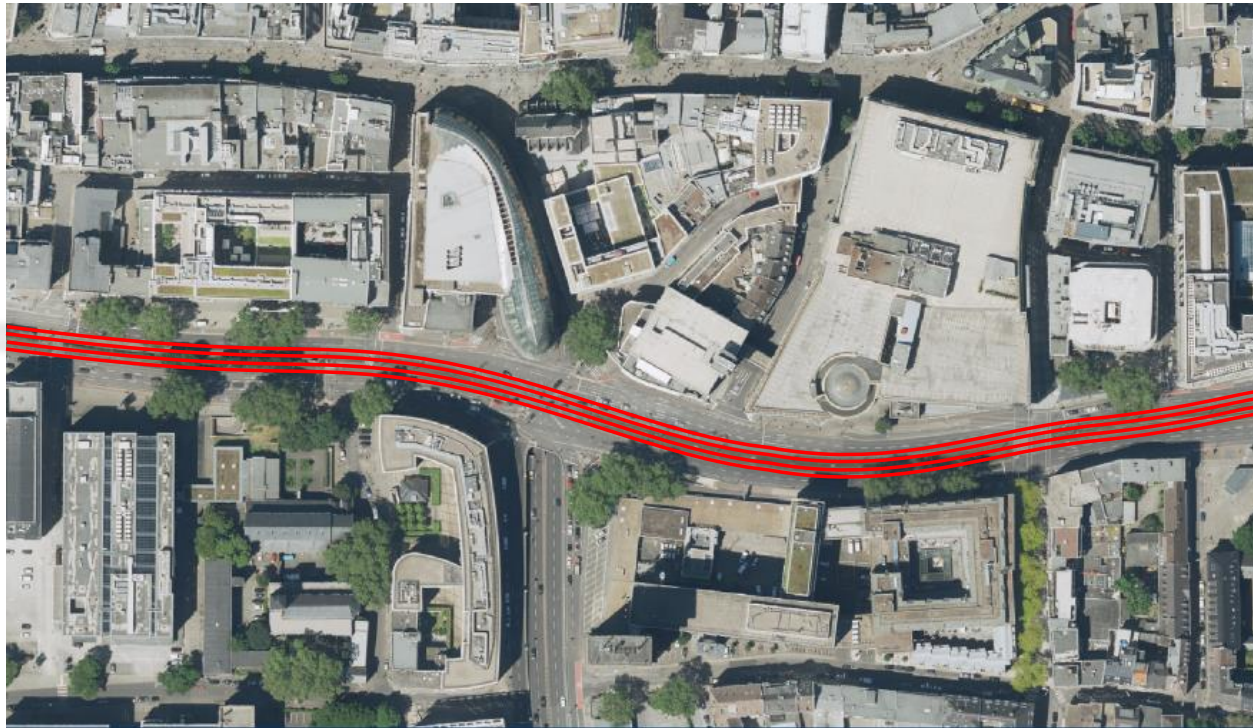


### Begründung

- Weniger Verkehrsflächen
- Notwendige Bahnsteigflächen umsetzbar
- Durchgängige Radverbindung von Deutzer Brücke (Südseite) bis Kleine Sandkaul
- Weniger Baumfällungen

# Abschnitt Cäcilienstraße

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Radfahrstreifen in beide Richtungen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Cäcilienstraße

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2
Haltestelle	10%	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●
Fußverkehr	10%	●	●
Radverkehr	10%	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●
Realisierung	5%	●	●
<b>Summe</b>		<b>72,3</b>	<b>38,2</b>

# Abschnitt Cäcilienstraße

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 1
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 1
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 1

### Fazit

- Vorzugsvariante bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar



# Abschnitt Cäcilienstraße

## Vorzugsvariante 1

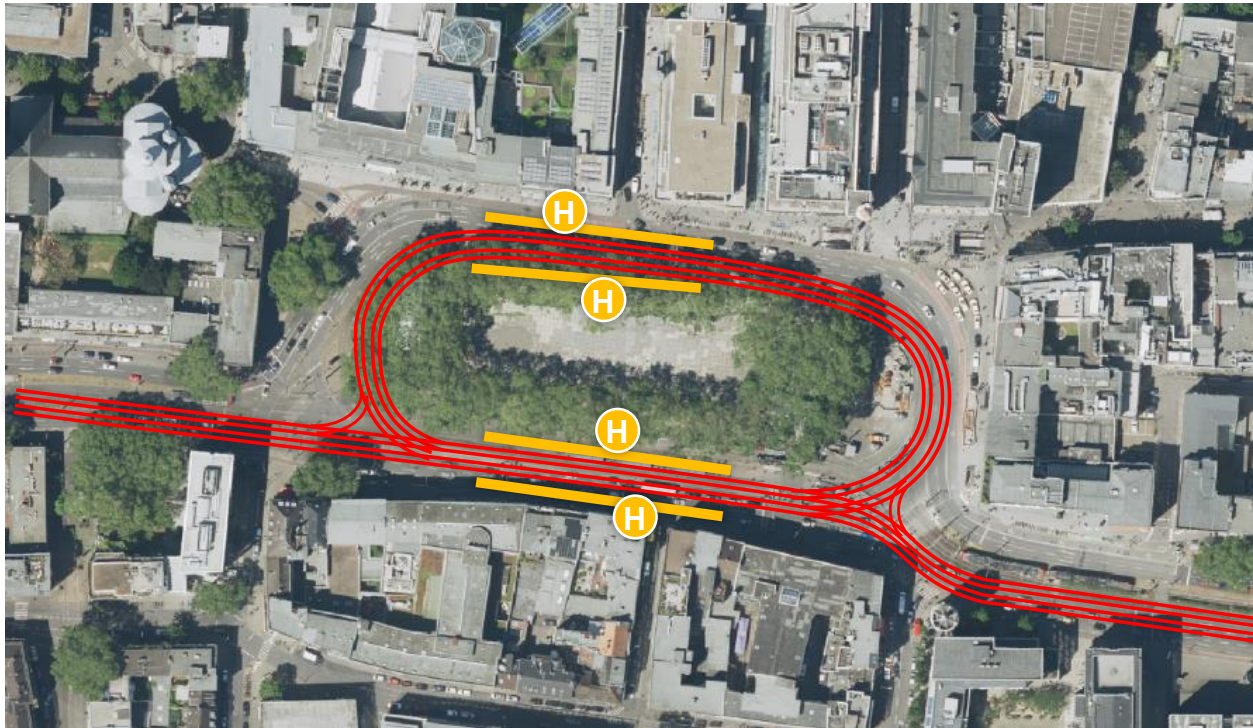


### Begründung

- Bestandslage Trassierung
- Verbesserte Gleisquerung
- 1 Fahrstreifen pro Richtung
- Sicherheitstrennstreifen für Radverkehr

# Abschnitt Neumarkt

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Richtungsbetrieb der Stadtbahn mit jeweils 2 Bahnsteigen
- Bushaltestellen in der Fleischmengergasse
- Erschließung Apostelviertel
- Radfahrstreifen in beide Richtungen
- Nördliche und östliche Platzfläche verkehrsfrei gestalten
- ausreichende Breite der Haltestellen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Neumarkt

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 4	Variante 6	Variante 6.2	Variante 8
Haltestelle	10%	●	●	●	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●	●	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●	●	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●	●	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●	●	●	●
Fußverkehr	10%	●	●	●	●	●
Radverkehr	10%	●	●	●	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●	●	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●	●	●	●
Realisierung	5%	●	●	●	●	●
<b>Summe</b>		<b>67,3</b>	<b>53,9</b>	<b>71,9</b>	<b>76,5</b>	<b>53,9</b>

# Abschnitt Neumarkt

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

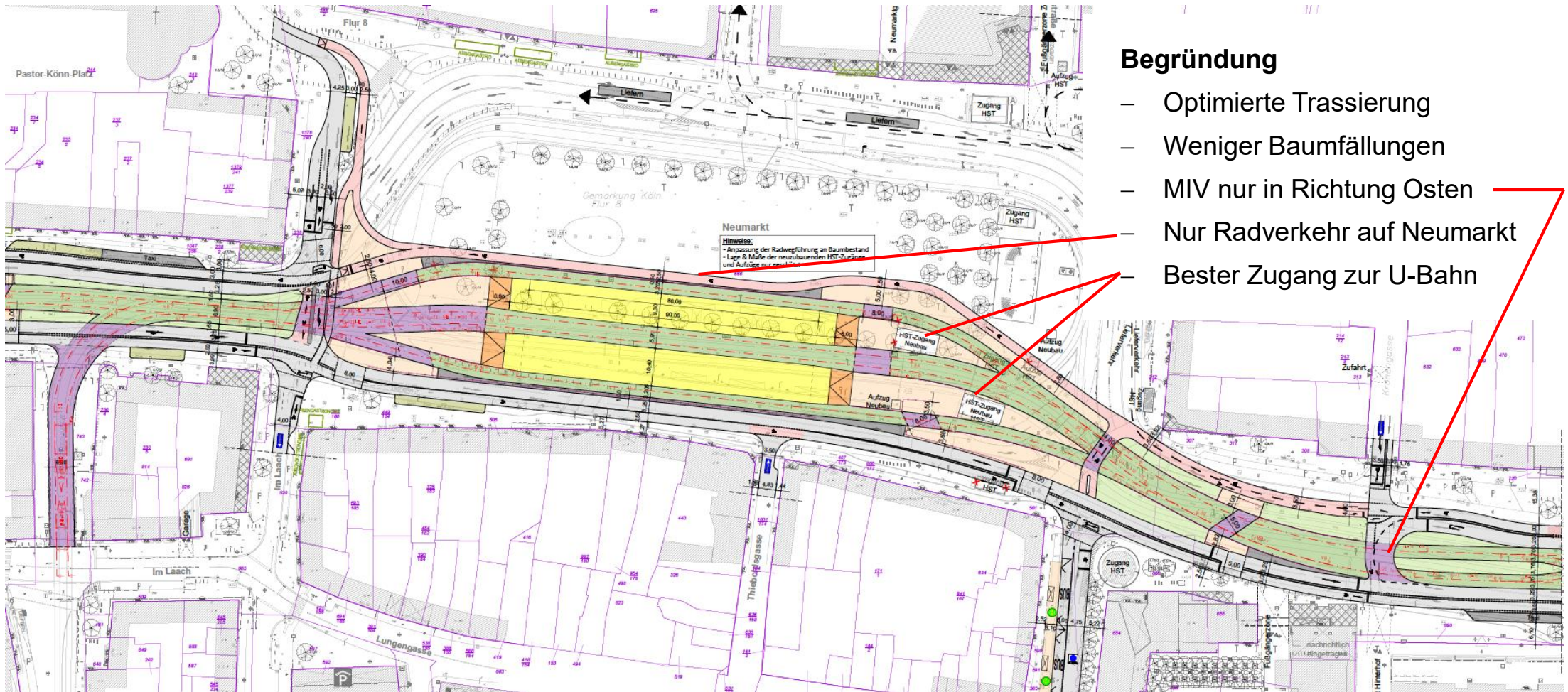
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 6.2
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 6.2
Umweltverbund	Vorzugsvariante 6.2
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 6.2
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 6.2
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 6.2
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 6.2

### Fazit

- Vorzugsvariante bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

# Abschnitt Neumarkt

## Vorzugsvariante 6.2



### Begründung

- Optimierte Trassierung
- Weniger Baumfällungen
- MIV nur in Richtung Osten
- Nur Radverkehr auf Neumarkt
- Bester Zugang zur U-Bahn

# Abschnitt Hahnenstraße

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Gemeinsame Stadtbahn- und Bustrasse
- Erschließen des Apostelviertels
- Radfahrstreifen in beide Richtungen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Hahnenstraße

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2
Haltestelle	10%	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●
Fußverkehr	10%	●	●
Radverkehr	10%	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●
Realisierung	5%	●	●
<b>Summe</b>		<b>36,4</b>	<b>60,7</b>

# Abschnitt Hahnenstraße

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 2
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 2
Umweltverbund	Vorzugsvariante 2
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 2
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 2
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 2
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 2

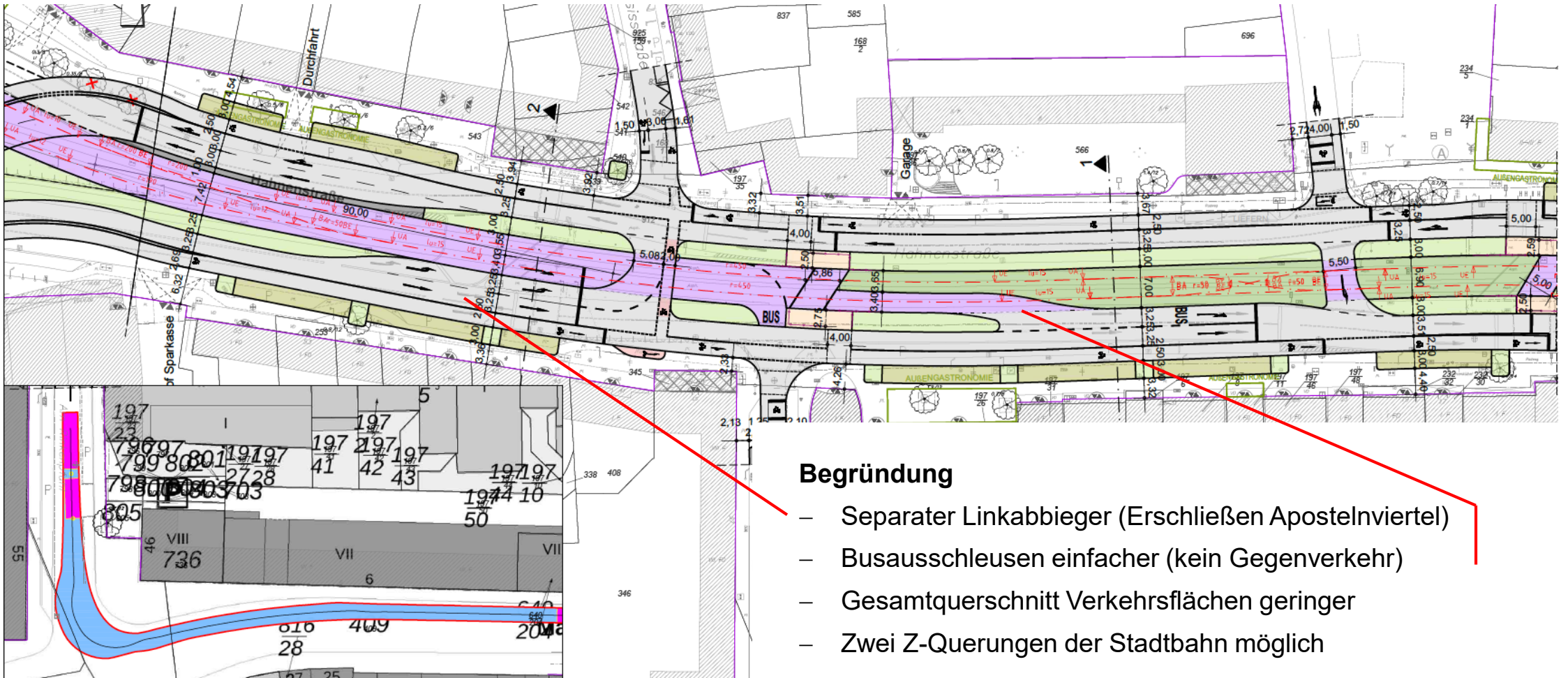
### Fazit

- Vorzugsvariante bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar



# Abschnitt Hahnenstraße

## Vorzugsvariante 2

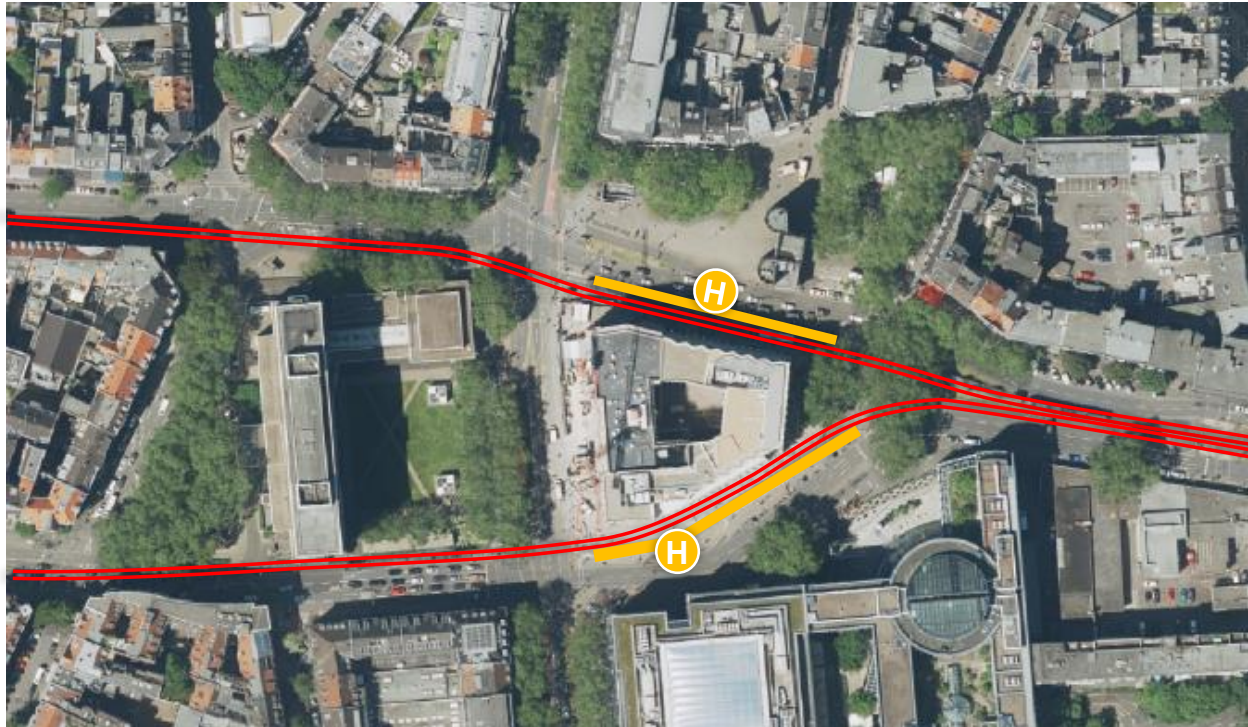


### Begründung

- Separater Linkabbieger (Erschließen Apostelviertel)
- Busausschleusen einfacher (kein Gegenverkehr)
- Gesamtquerschnitt Verkehrsflächen geringer
- Zwei Z-Querungen der Stadtbahn möglich

# Abschnitt Rudolfplatz

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Bahnverkehr auf Aachener Straße verlagert
- MIV in beide Richtungen auf Richard-Wagner-Straße
- Baudenkmal Hahnentorburg
- Radfahrstreifen in beide Richtungen
- ausreichende Breite der Haltestellen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Rudolfplatz

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Haltestelle	10%	●	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●	●
Fußverkehr	10%	●	●	●
Radverkehr	10%	●	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●	●
Realisierung	5%	●	●	●
<b>Summe</b>		<b>72,8</b>	<b>59,3</b>	<b>50,7</b>

# Abschnitt Rudolfplatz

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

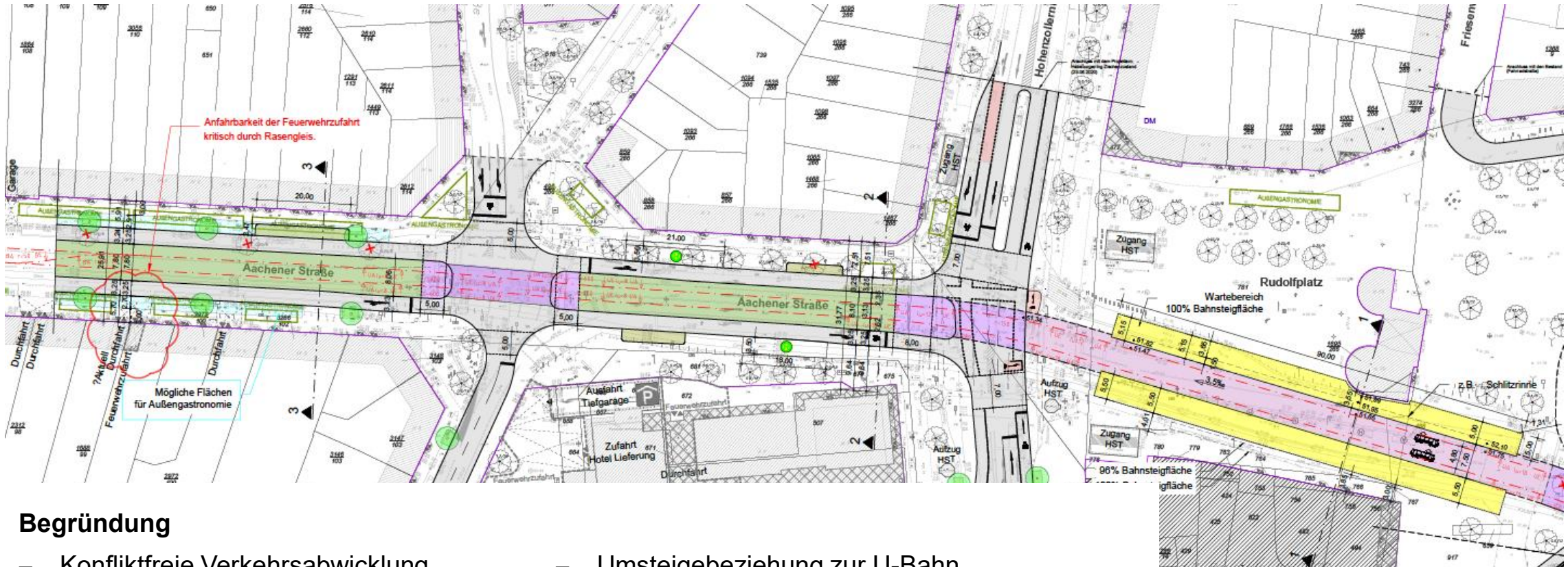
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 1
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 1
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 1

### Fazit

- Vorzugsvariante bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

# Abschnitt Rudolfplatz

## Vorzugsvariante 1

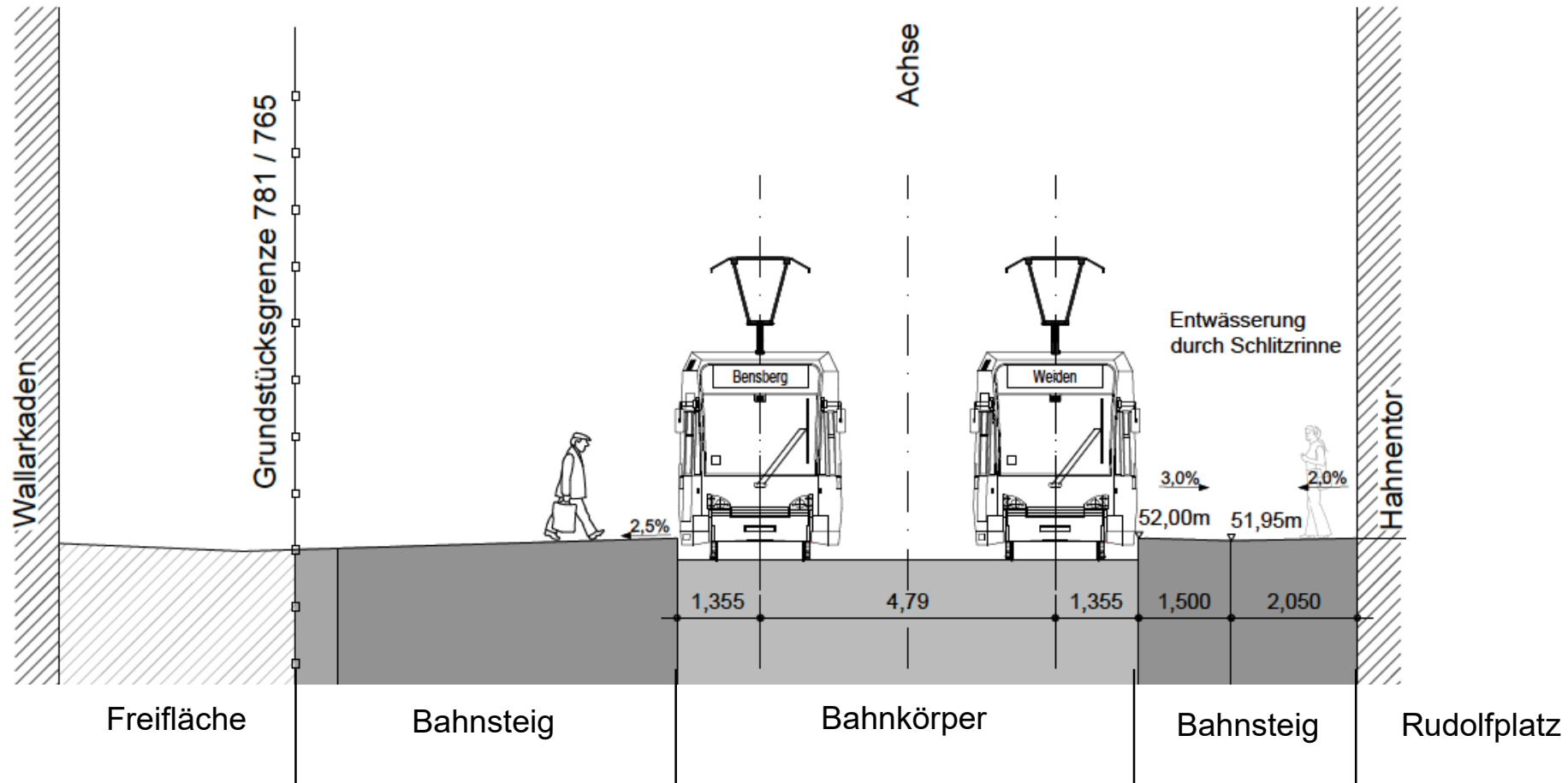


### Begründung

- Konfliktfreie Verkehrsabwicklung
- Gute Trassierung
- Umsteigebeziehung zur U-Bahn
- Städtebauliche Aspekte - Eingliederung des Bahnsteigs in die Platzfläche

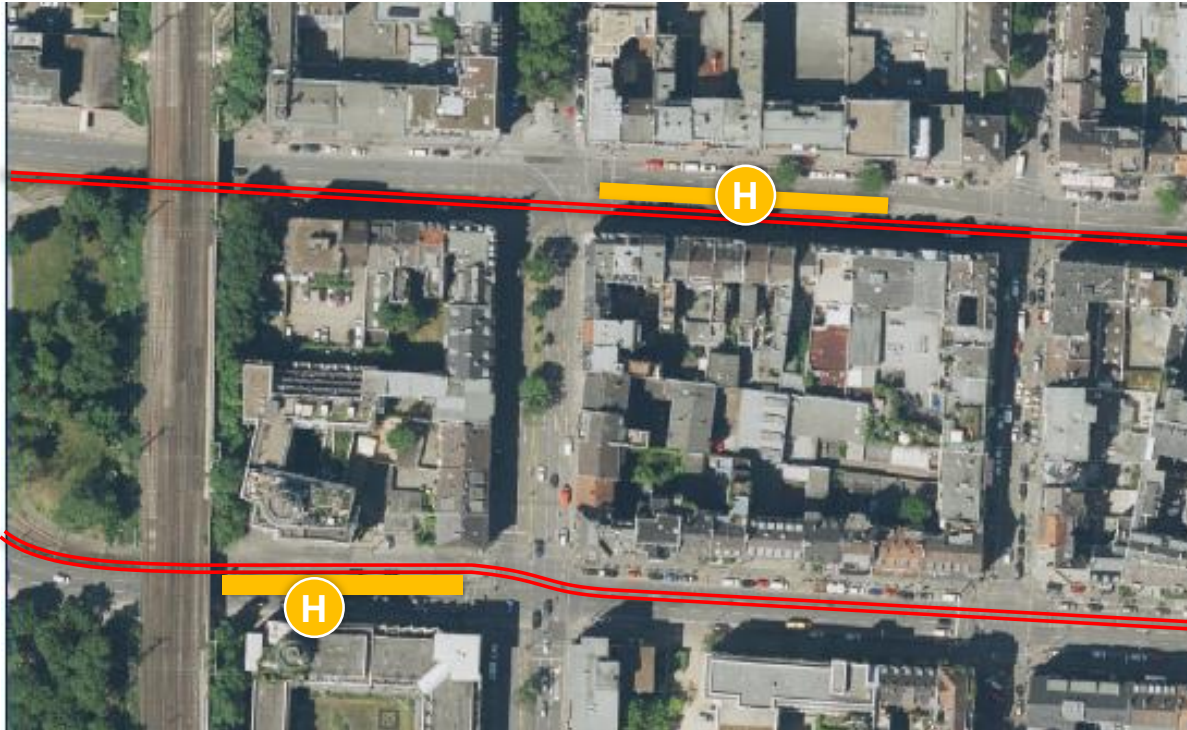
# Abschnitt Rudolfplatz

## Querschnitt Vorzugsvariante 1



# Abschnitt Moltkestraße

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Stadtbahn in beide Richtungen auf der Aachener Straße
- Schnittstelle zum Ausbau des Eisenbahnrrings (neuer S-Bahnsteig)
- ausreichende Breite der Haltestellen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Moltkestraße

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2	Variante 3.1	Variante 3.2	Variante 4
Haltestelle	10%	●	●	●	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●	●	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●	●	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●	●	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●	●	●	●
Fußverkehr	10%	●	●	●	●	●
Radverkehr	10%	●	●	●	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●	●	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●	●	●	●
Realisierung	5%	●	●	●	●	●
<b>Summe</b>		<b>68,8</b>	<b>58,7</b>	<b>67,0</b>	<b>64,3</b>	<b>61,3</b>



# Abschnitt Moltkestraße

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

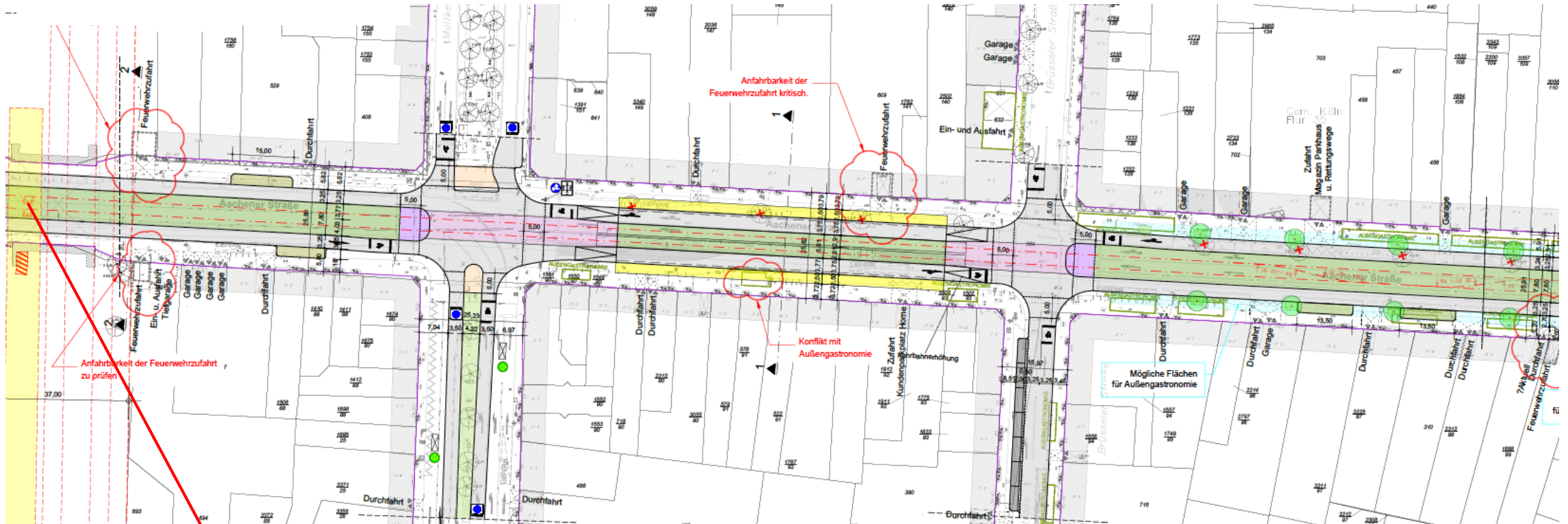
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 1
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 3.1
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 1

### Fazit

- Vorzugsvariante 1 bessere Bewertung
- Ausnahme Szenario „Nur fachliche Aspekte“ – hier ist Variante 3.1 vorn

# Abschnitt Moltkestraße

## Vorzugsvariante 1



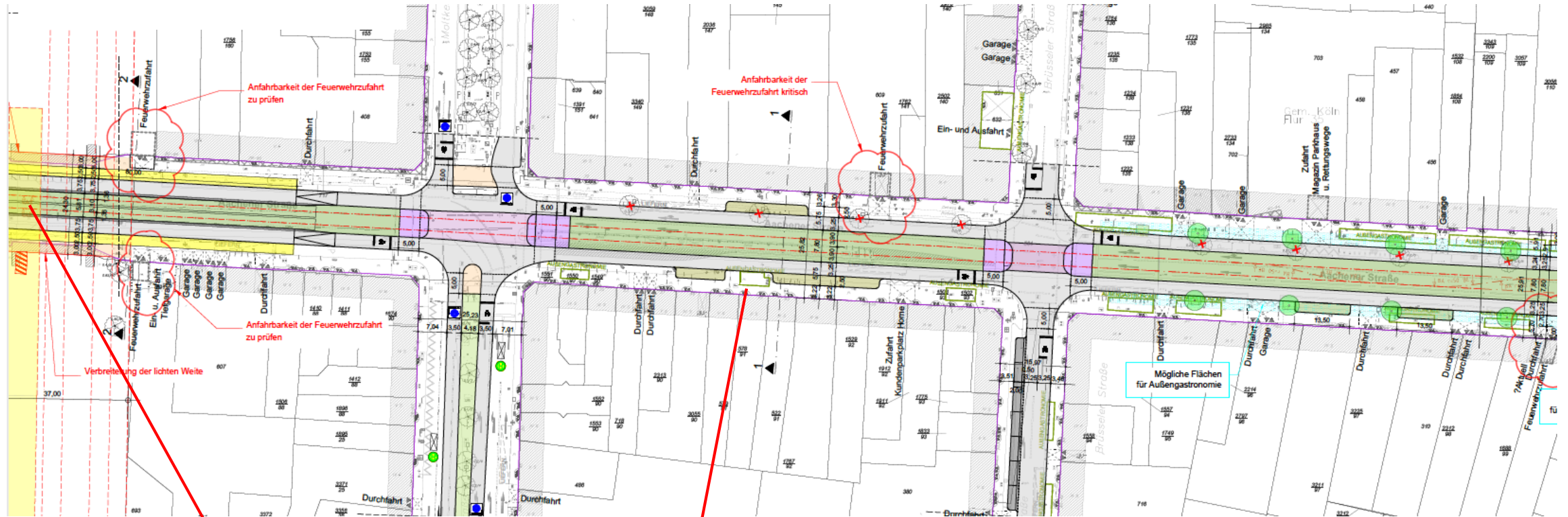
### Begründung

- Keine Brückenverbreiterung notwendig
- Geradlinige Trassierung

- Bahnsteige unbeeinflusst vom Neubau des S-Bahnsteigs
- Eigenständiger Bahnkörper

# Abschnitt Moltkestraße

## Vorzugsvariante 3.1



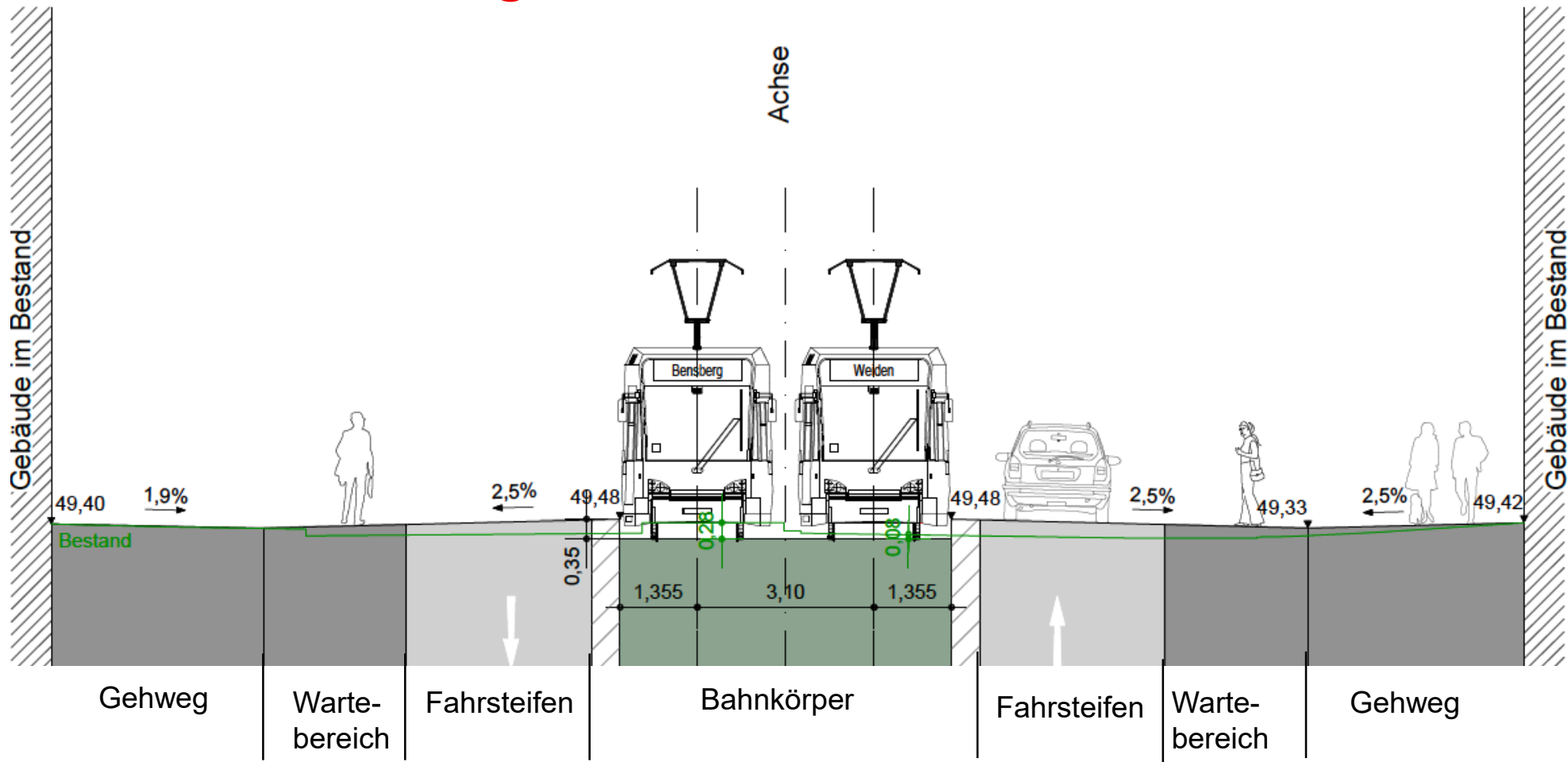
### Begründung

- Bessere zukünftige S-Bahn Anbindung
- Geradlinige Trassierung

- Mehr Stellfläche für Gastronomie
- Eigenständiger Bahnkörper

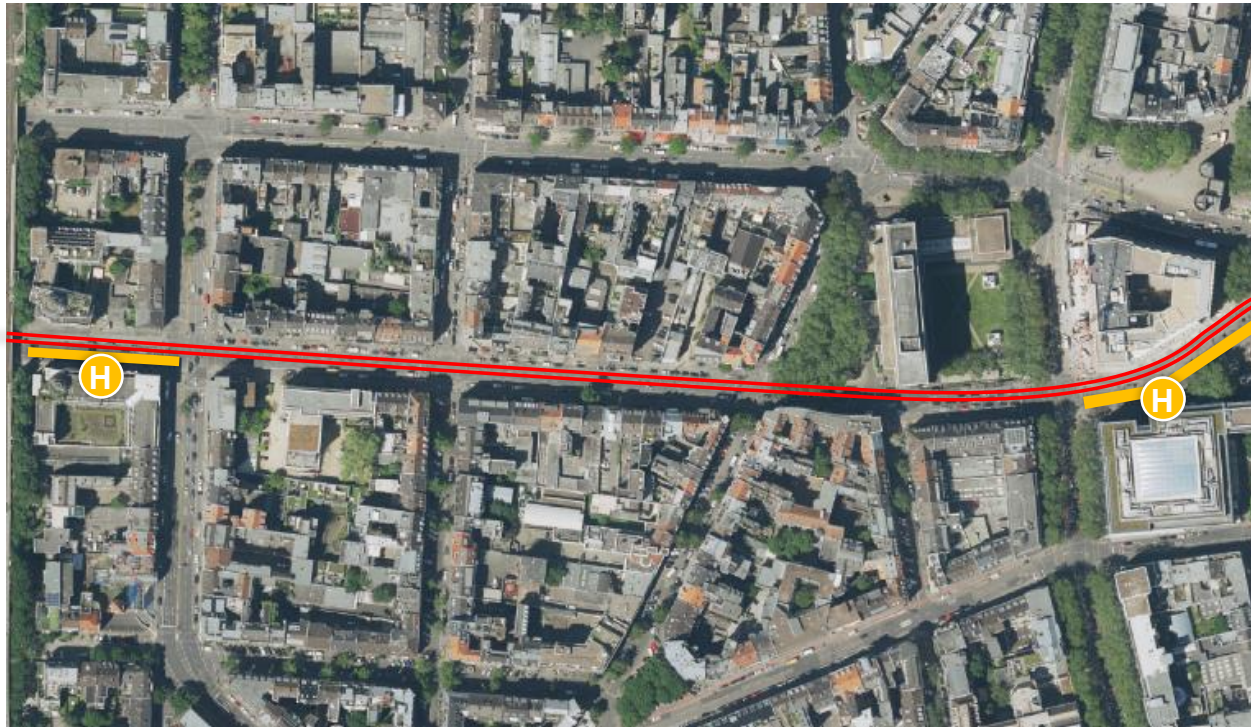
# Abschnitt Moltkestraße

## Querschnitt Vorzugsvariante 1



# Abschnitt Richard-Wagner-Straße

## Planungsrandbedingungen

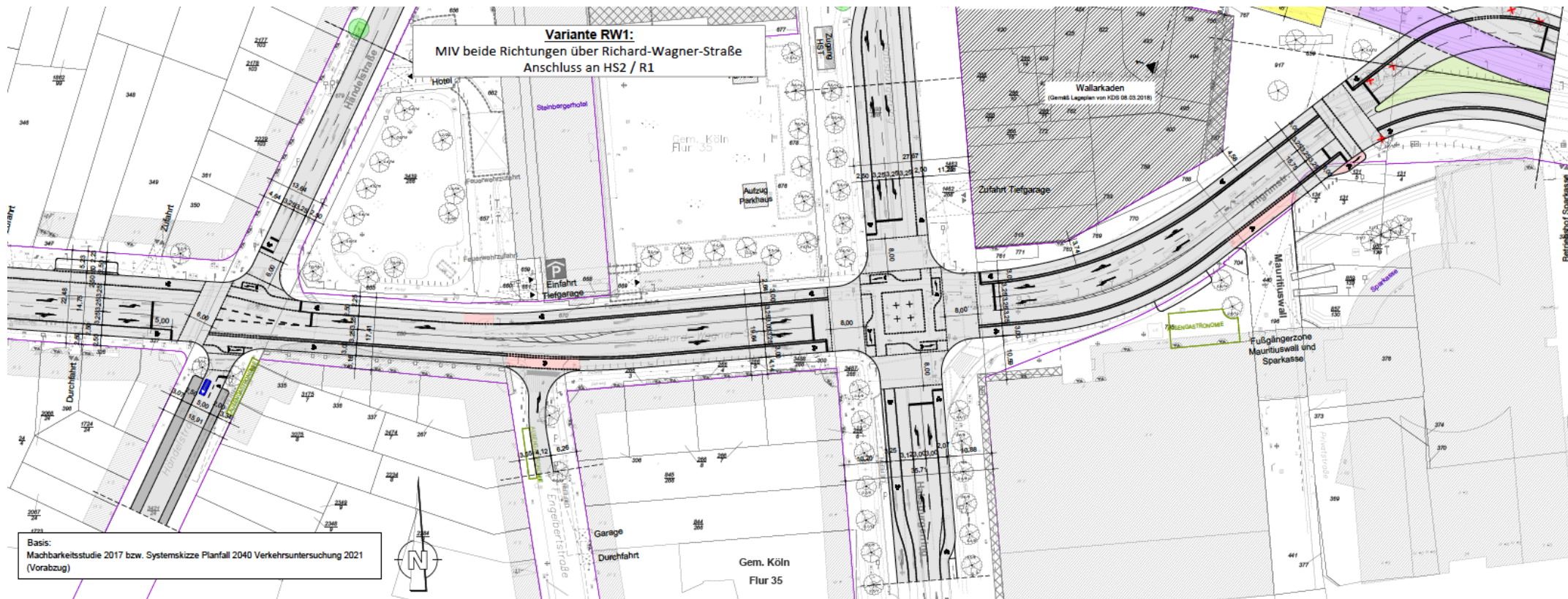


### Bedingungen

- Bahnverkehr auf Aachener Straße verlagert
- MIV in beide Richtungen auf Richard-Wagner-Straße
- Radfahrstreifen in beide Richtungen
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant

# Abschnitt Richard-Wagner-Straße

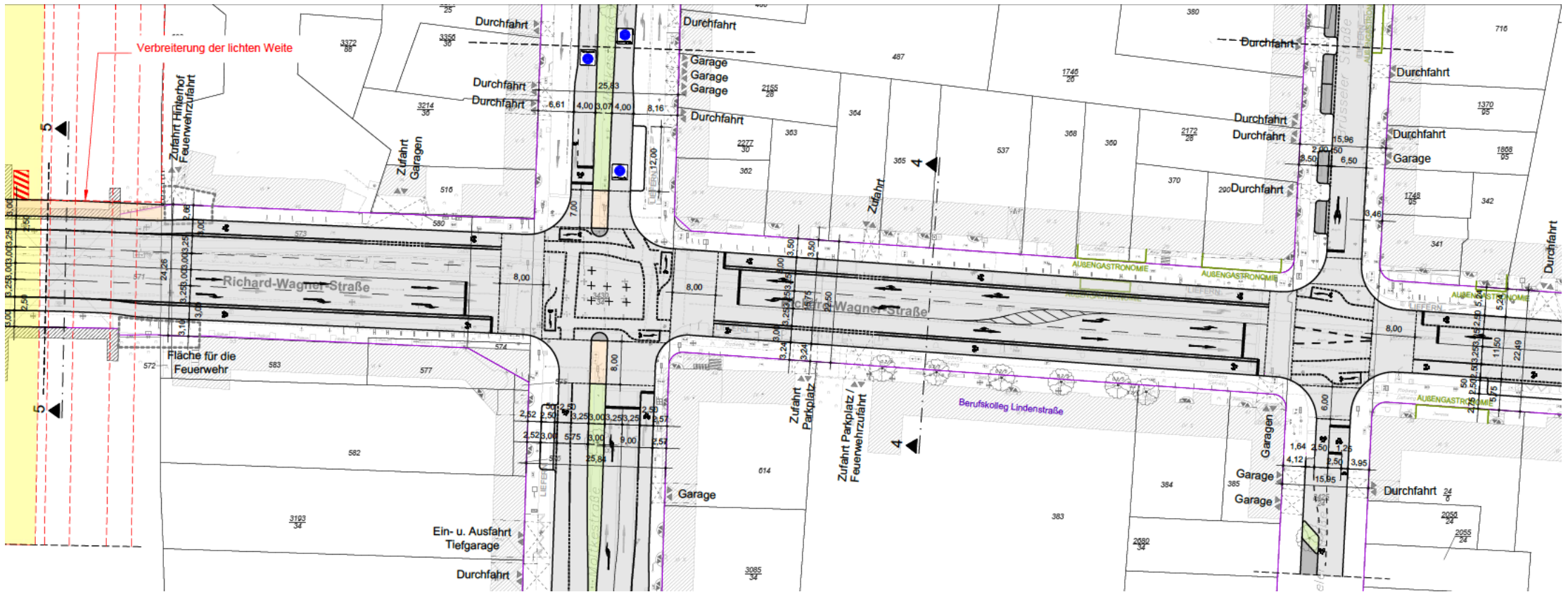
## Vorzugsvariante (Pilgrimstraße bis Händelstraße)



### Begründung

- MIV in beiden Richtungen über die Richard-Wagner-Straße
- Breitere Radfahrstreifen

# Abschnitt Richard-Wagner-Straße Vorzugsvariante (Händlerstraße bis Eisenbahnring)

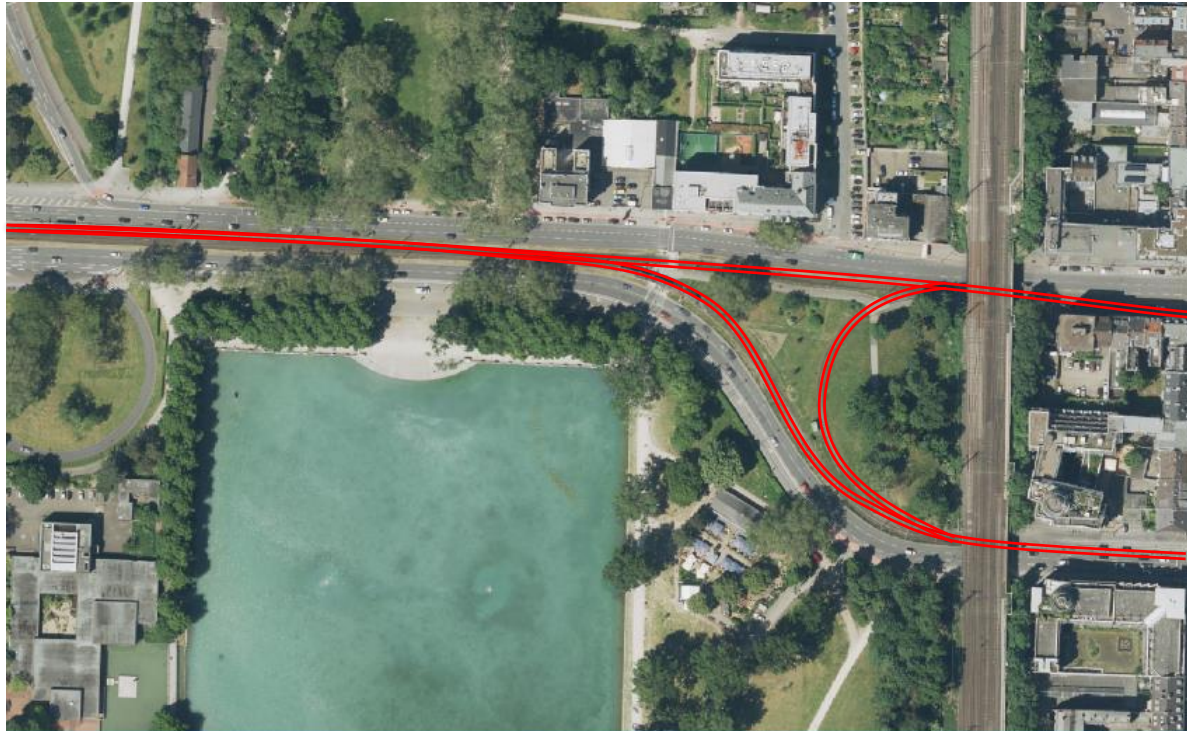


## Begründung

- MIV in beiden Richtungen über die Richard-Wagner-Straße
- Breitere Radfahrstreifen

# Abschnitt Aachener Weiher

## Planungsrandbedingungen



### Bedingungen

- Schnittstelle zur Planung Bereich West
- Schnittstelle zum Ausbau des Eisenbahnringes (neuer S-Bahnsteig)
- Verkehrsflächen gemäß Verkehrsgutachten sowie flankierender Beschlüsse geplant



# Abschnitt Aachener Weiher

## Bewertung

Kriterium		Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2
Haltestelle	10%	●	●	●
Städtebau und Straßenraum	15%	●	●	●
Umweltauswirkungen	10%	●	●	●
Verkehrsauswirkungen ÖPNV	10%	●	●	●
Verkehrsauswirkungen MIV	5%	●	●	●
Fußverkehr	10%	●	●	●
Radverkehr	10%	●	●	●
Verkehrssicherheit	10%	●	●	●
Wirtschaftlichkeit	15%	●	●	●
Realisierung	5%	●	●	●
<b>Summe</b>		<b>47,5</b>	<b>52,6</b>	<b>62,0</b>

# Abschnitt Aachener Weiher

## Überprüfen mit der Szenarioanalyse

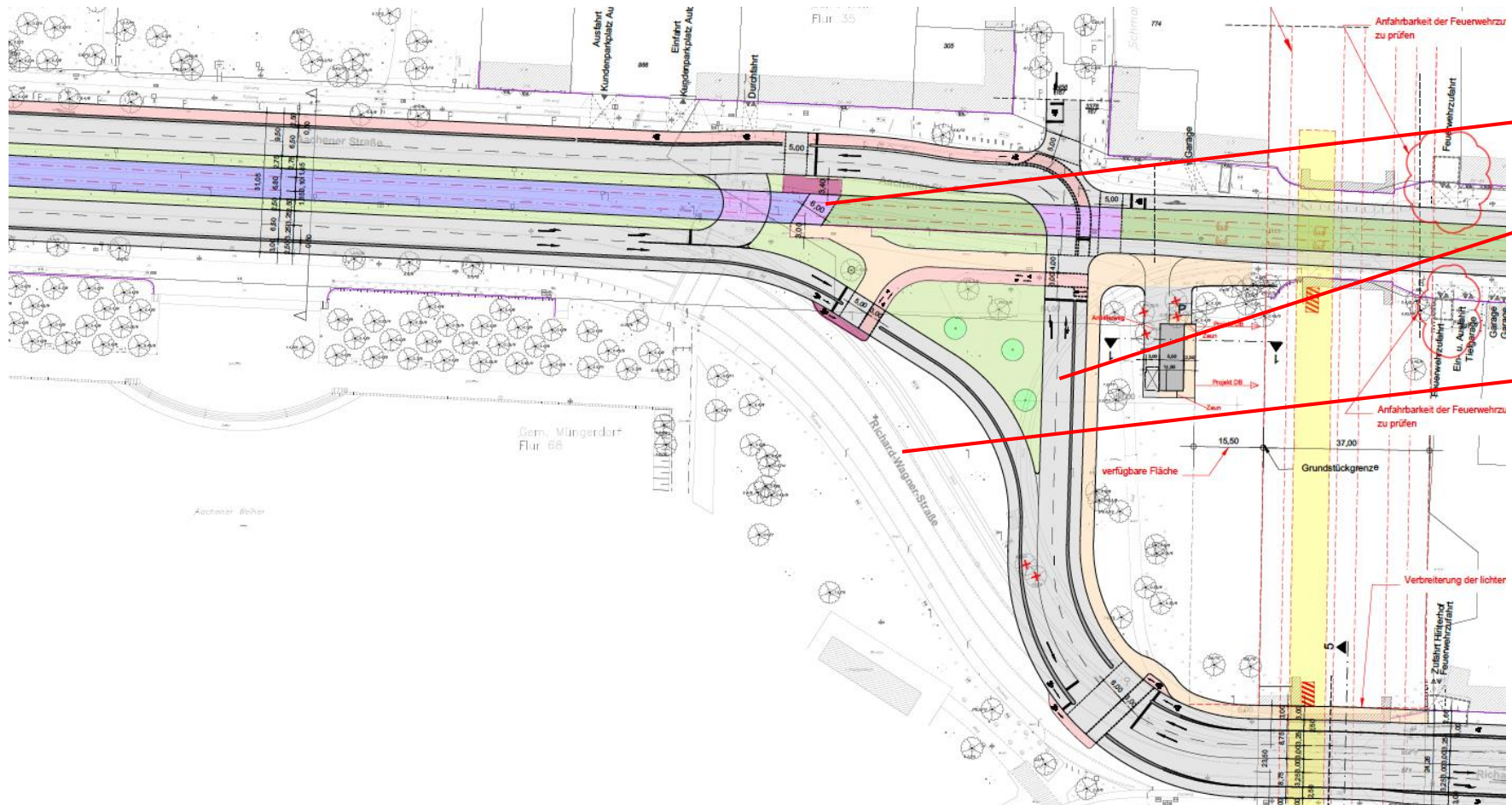
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 2.2
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 2.2
Umweltverbund	Vorzugsvariante 2.2
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 2.2
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 2.2
Nur fachliche Aspekte (Wirtschaftlichkeit und Realisierung auf 0%)	Vorzugsvariante 2.2
KVB (Wirtschaftlichkeit auf 30% und Realisierung auf 10%)	Vorzugsvariante 2.2

### Fazit

- Vorzugsvariante bleibt stabil
- Bewertungsergebnis des Hauptszenarios ist belastbar

# Abschnitt Aachener Weiher

## Vorzugsvariante 2.2



### Begründung

- Breite und klar verständliche Z-Querung
- Reduzierte Geschwindigkeit des MIV aufgrund der Straßentrassierung
- Städtebauliche Aspekte - Erweiterung des Areal Aachener Weiher

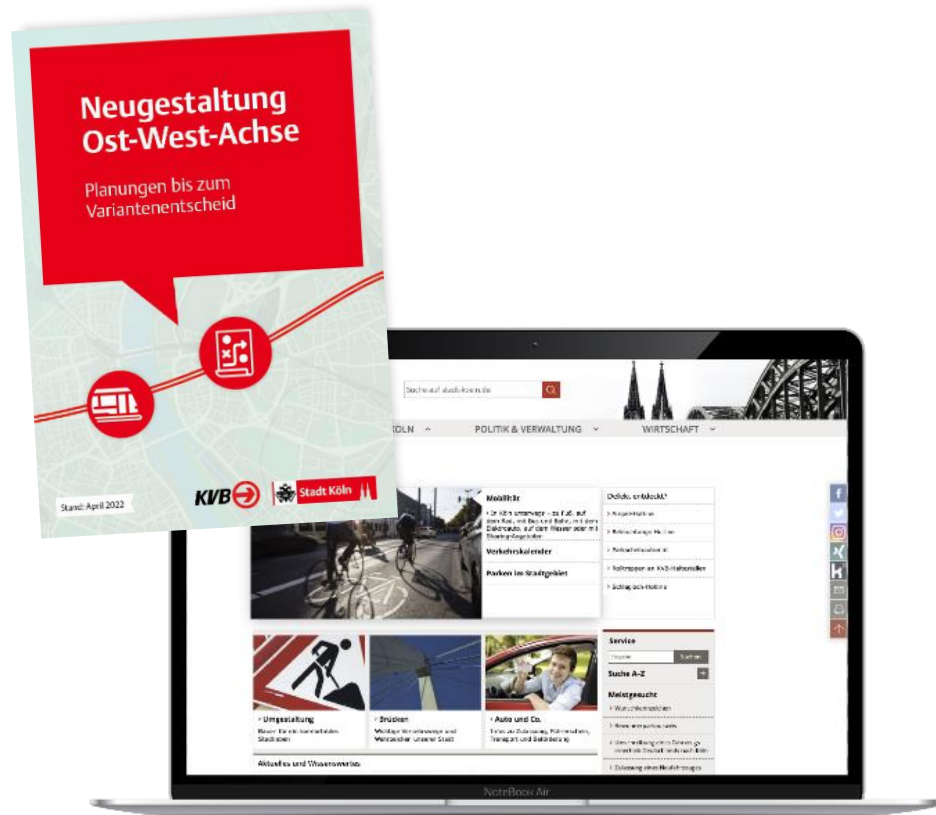
# Projektkommunikation und Ausblick



5

# Projektkommunikation

## So beteiligen wir



### Kommunikationsmittel

#### Aktuell

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

### Dialogformate

#### Ausblick

- Auswertung der Beteiligung zum Abschnitt West

# Nachbereitung

## So informieren wir die Öffentlichkeit

- Pressemitteilung am Montag, 21. November 2022
- Veröffentlichung eines Kurzberichtes 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 4. Fachgespräche

## Ausblick Themenplanung 2022/23

- 4. Sitzung des politischen Begleitgremiums am 10. März 2023
- 4. Runde der Fachgespräche Ende Q1/Anfang Q2 2023

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 13B41

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.**

