



Auskunft

Datum
28.11.2022

Ergebnisprotokoll

über die **3. Sitzung des politischen Begleitgremiums** zum Projekt
„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Freitag, den 28. Oktober 2022,
16:00 Uhr bis 18:00 Uhr, Rathaus Spanischer Bau, Theodor-Heuss-Saal

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Beigeordneter
Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Mitglieder

Verkehrspolitische Sprecher*innen 2020 - 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Lars Wahlen

Bündnis 90/Die Grünen

Teresa De Bellis-Olinger

CDU

Lukas Lorenz

SPD

Güldane Tokyürek

Die Linke

Dr. Eva-Maria Ritter

FDP



Stadtentwicklungspolitische Sprecher*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Sabine Pakulat	Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen
Niklas Kienitz	CDU
Isabella Venturini	Volt
Jonathan Finkenrath	FDP

Bezirksbürgermeister*innen

Andreas Hupke	Innenstadt
Cornelia Weitekamp	Lindenthal
Claudia Greven-Thürmer	Kalk

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steверding	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Britta Schütz	Projektingenieurin Amt für Straßen und Radwegebau
John-Paul Selbitschka	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Silke Stach-Reinartz	Amtsleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Sonja Rode	Amtsleiterin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Planung, Bau und Betrieb von LSA
Thorsten Siggelkow	Amtsleiter Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
Susanne Mönnich	Fachreferentin Dezernat III – Mobilität
Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III – Mobilität



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Kölner Verkehrs-Betriebe-AG

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende KVB AG

Michael Drechsler

Leiter Angebotsplanung KVB AG

Schritfführer

Jan Zederbohm

Lots* GmbH

Nicht anwesende Mitglieder

Lino Hammer

Bündnis 90/Die Grünen

Christine Seiger

Bündnis 90/Die Grünen

Michael Frenzel

SPD

Christiane Jäger

SPD

Mike Homann

SPD

Michael Weisenstein

Die Linke

Max Pargmann

Volt

Ralph Sterck

FDP

Dr. Christian Beese

FDP

Markus Greitemann

Dezernat IV – Planen und Bauen



TOP1 | Begrüßung

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

- Ascan Egerer stellt die Anwesenden aus der Verwaltung und von der KVB vor.
- Eine Teilnehmende weist darauf hin, dass die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, im Rahmen der politischen Begleitgremien externe Referenten*innen einzuladen. Konkret wurden Vertreter*innen von Verkehrsbetrieben aus anderen Städten und von Baustoffherstellern vorgeschlagen, die mit Blick auf den Aus- und Umbau der Ost-West-Achse relevante Erkenntnisse beisteuern könnten. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, das aufzunehmen und für die nächsten Termine zu prüfen.
- Die Teilnehmenden des politischen Begleitgremiums betonten mehrheitlich die Wichtigkeit, dass beide Projektalternativen in der Innenstadt gleichwertig und gleichberechtigt zu betrachten sind. Es sei im Interesse aller, sich erst im nächsten Jahr, nach Vorlage aller Fakten und des fundierten Kriterienkatalogs, mit dem Vergleich der beiden Projektalternativen zu beschäftigen. Die Vorstellung der oberirdischen Planungsalternative sei damit nur ein Auftakt in einem umfassenden Prozess zur Innenstadt. Bei der unterirdischen Projektalternative nimmt die Erarbeitung der Varianten mehr Zeit in Anspruch, da parallel zur Tunnellösung inklusive Haltestellen die Verkehrsanlagen an der Oberfläche geplant werden müssen. Aus diesem Grund kann erst später über den Stand dieser Planung informiert werden.

TOP2 | Rückblick und Nachtrag

Torsten Kley-Steверding stellt erneut kurz den Planungsstand im Abschnitt West vor und reicht die Begründung zur Vorzugsvariante an der Haltestelle „Weiden Römergrab“ nach. Zudem berichtet er von den Anpassungen des Kriterienkatalogs sowie dem Fachgespräch mit den Stakeholdern und der systematischen Öffentlichkeitsbeteiligung auf „Meinung für Köln“.

- Bei der Haltestelle Weiden Römergrab gab es zwei Varianten, die auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens und der Besonderheiten vor Ort geplant und anhand der Nutzwertanalyse geprüft wurden. Dabei setzte sich die Variante mit Bahnsteig in Mittellage als Vorzugsvariante durch. Die Begründung hierfür liegt in der schwachen städtebaulichen Trennwirkung, der besten Rad- und Fußwegführung sowie den vergleichsweise geringen Investitionskosten. Auch die Szenarioanalyse bestätigt diese Variante.
- Zwei Teilnehmende wollten wissen, warum der Radverkehr von den Nebenanlagen teilweise auf die Fahrbahn verlegt wird und ob es Ersatz für den Ausfall der Anlieferzone gäbe. Die Verwaltung der Stadt Köln stellte heraus, dass alle Planungen mit den zuständigen Ämtern abgestimmt werden und grundsätzlich gewünscht ist, die Radwege auf die Fahrbahn zu legen, wo dies die



Sicherheitsstandards erlauben. Eine Ersatzzone für Anlieferungen ist nach aktuellem Erkenntnisstand nicht erforderlich.

- In der zweiten Sitzung des politischen Begleitgremiums hatte eine Teilnehmende kritisch angemerkt, dass eine einheitliche Nachvollziehbarkeit nur gewährleistet sei, wenn alle Haltestellen mit den gleichen Kriterien bewertet würden. Dieser Anmerkung hat die Verwaltung der Stadt Köln Rechnung getragen, indem der Kriterienkatalog für alle Haltestellen von acht auf neun Hauptkriterien (inklusive der „betrieblichen Belange der KVB“) erweitert wurde. Auch nach Bewertung durch das neunte Kriterium haben die zuvor ermittelten Vorzugsvarianten Bestand.
- Im Rahmen des zweiten Fachgesprächs und der Online-Beteiligung auf „Meinung für Köln“ sind zu den 14 Haltestellen im Bereich 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 mit den übergeordneten Fragen erscheint im November.

TOP3 | Planungsstand Ost-West-Achse im Bereich Innenstadt (oberirdisch)

Hildegard Heide stellt die Hintergründe und den aktuellen Planungsstand im Planungsbereich Innenstadt (oberirdisch) 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 Wettbewerbs 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.



TOP4 | Kriterienkatalog für die Variantenentscheide 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, erfolgt eine auf Basis des Kriterienkatalog Bereich West leicht modifizierte Konfiguration des Kriterienkatalogs anhand der Haupt- und Unterkriterien. 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 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.
- Von einem Teilnehmenden wird gefragt, ob die unterirdischen Projektalternative gleichwertig zur oberirdischen von Hauswand zu Hauswand geplant würde. Die Verwaltung der Stadt Köln bestätigt dies und erklärt, dass die Randbedingungen für die Planung der Verkehrsanlagen die gleichen seien.



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

Im Anschluss präsentieren Britta Schütz und John-Paul Selbitschka die Planungsvorgaben für die Innenstadt sowie die Vorzugsvarianten für die acht Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (oberirdisch).

- 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.
- Zwei Teilnehmende wollen wissen, auf welcher Grundlage die Reduktion der Verkehrsflächen für den MIV in der Planung durchgeführt wurde. Andere Teilnehmende und die Verwaltung der Stadt Köln geben an, dass sich dies aus den Vorgaben des Änderungsantrages zur Beschlussvorlage 3211/2018 zur Entscheidung über die Vorzugsvariante (AN/1815/2018) und des Radachsenbeschlusses (AN/2374/2021) ableiten ließe. Die Verwaltung der Stadt Köln sieht eine technische Lösung zur Reduktion der Verkehrsflächen für den MIV als Teil des Planungsauftrages.
- 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 Teilnehmender fragt, wie gewährleistet wird, dass die 90-Meter-Züge nicht die Kreuzung mit dem MIV blockieren, wenn sie aufgrund eines vorausfahrenden Zuges warten müssen. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass dies grundsätzlich nicht auszuschließen ist, aufgrund der Vorrangschaltung für den Stadtbahnverkehr jedoch in der Regel vermieden wird.
- 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 Anliefermöglichkeit 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.

- Einige Teilnehmende stellen Fragen dazu, wie sich die Umgestaltung der Verkehrsflächen auf die Wegeführungen und Wegezeiten des MIV und Busverkehrs auswirke. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass eine Grobsimulation die Planungen bestätigen konnte. Die Details werden mit einer Mikrosimulation geprüft.
- Eine Teilnehmende verweist auf das erhöhte Fußgänger- und Radfahreraufkommen am Übergang Fleischmengergasse zum Neumarkt bis zur Schildergasse und die mangelnden Aufstellflächen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass mit den neuen Freiflächen auf dem Neumarkt sowie weiteren Querungsmöglichkeiten der Knotenpunkt an dieser Stelle entzerrt würde.
- Eine Teilnehmende will wissen, wie schnell die Stadtbahnlinie an dieser Stelle sei. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass dies derzeit geprüft werde.



- 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 über zwei Z-Wege die 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 Busausschleusen 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 Teilnehmender fragt nach, inwiefern sich der Bahnsteig bautechnisch auf das Hahnentor und die angrenzenden Gebäude auswirke und wie der Haltestellenzugang genau geplant sei. Die Verwaltung der Stadt Köln stellt heraus, dass der Bahnsteig höhengleich direkt in die Platzfläche integriert und barrierefrei zugänglich sei. Auswirkungen auf die Hahnentorburg und weitere Gebäude gibt es dadurch nicht.
- 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; Radverkehr, Bus und Anlieger-MIV werden gemeinsam auf angrenzenden Fahrstreifen geführt. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der Lage der Bahnsteige: Bei einer Variante ist eine bessere Anbindung an das Belgische Viertel gewährleistet, bei der anderen der Übergang zu einer noch in Planung befindlichen S-Bahn-Haltestelle am Eisenbahnring. Die Bewertung ist abhängig von der Rückmeldung der Deutschen Bahn zum Planungsablauf der S-Bahn-Haltestelle.
- Beim Planungsabschnitt Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße gab es nur eine praktikable Variante. Diese Variante führt den MIV jeweils einstreifig in beiden Richtungen auf dem Straßenzug und ermöglicht breite Radfahrstreifen.
- 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 der Grünflächen 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.



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 Mitte November 2022 stattfinden. Die vierte Sitzung des politischen Begleitgremiums ist für März 2023 geplant.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)