



3. Politisches Begleitgremium

zur Ost-West-Achse
am 28.10.2022

- 1 Begrüßung, Rückblick und Nachtrag
- 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

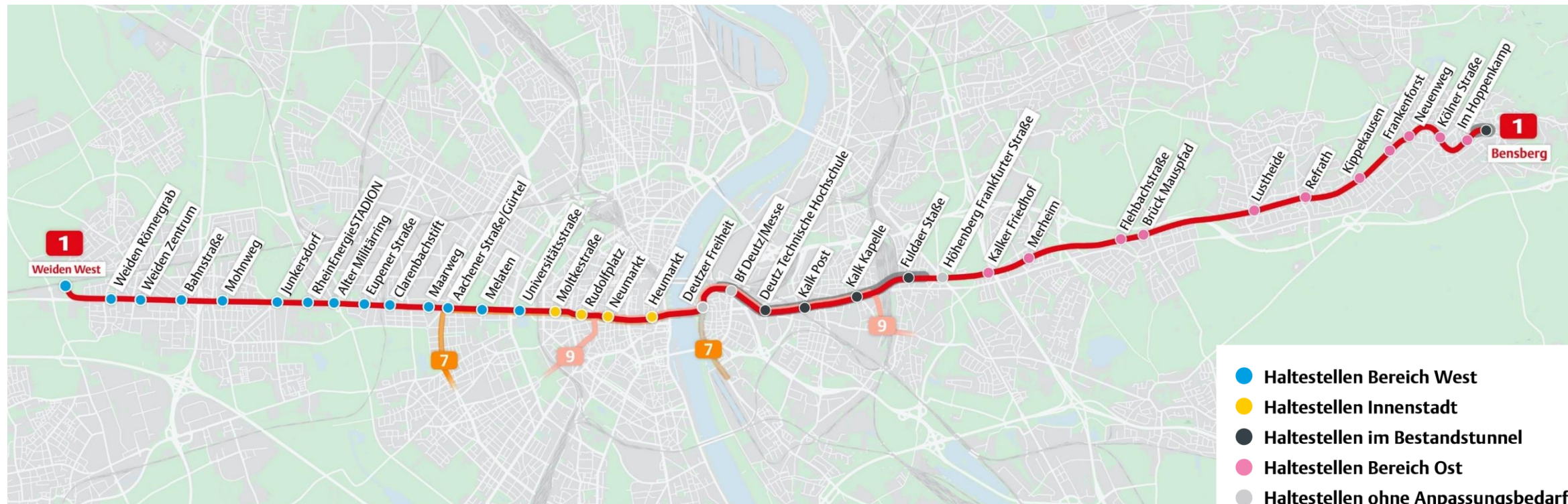


Begrüßung, Rückblick und Nachtrag

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):

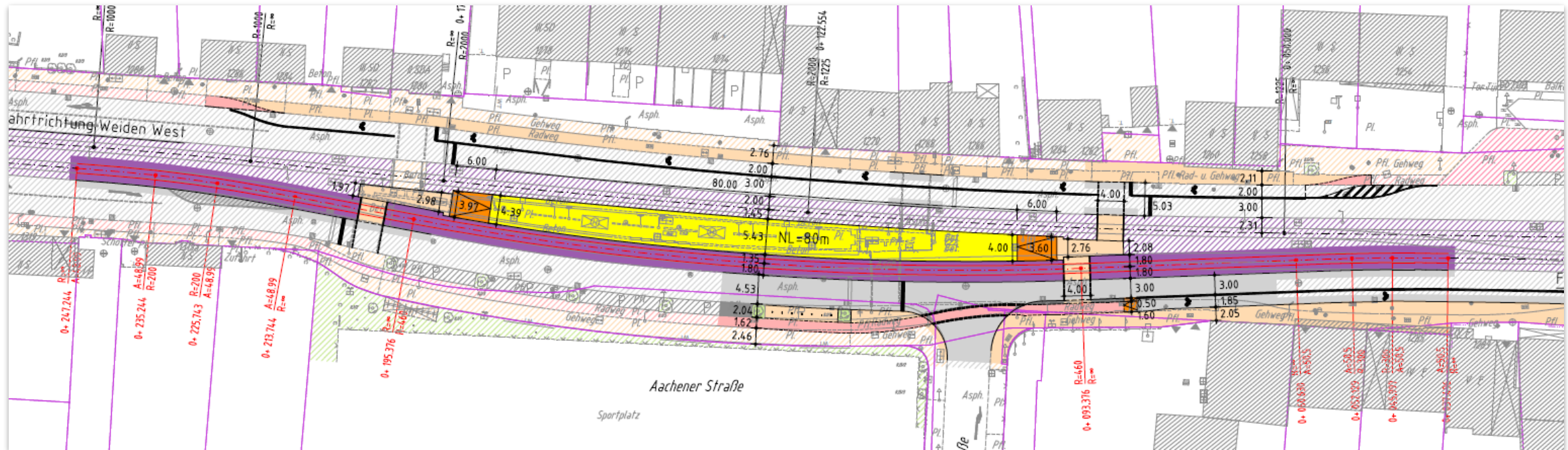
ARGE
Schüßler Plan
ZPP Ingenieure

Projektsteuerung beauftragt:

ARGE Vössing
weisemüller

Haltestelle Weiden Römergrab

Vorzugsvariante



Begründung

- Geringere städtebauliche Trennwirkung durch Mittelbahnsteig
- Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (Nord- und teilweise auf der Südseite)
- mehr Platz für Fußgänger
- Vergleichsweise geringe Investitionskosten

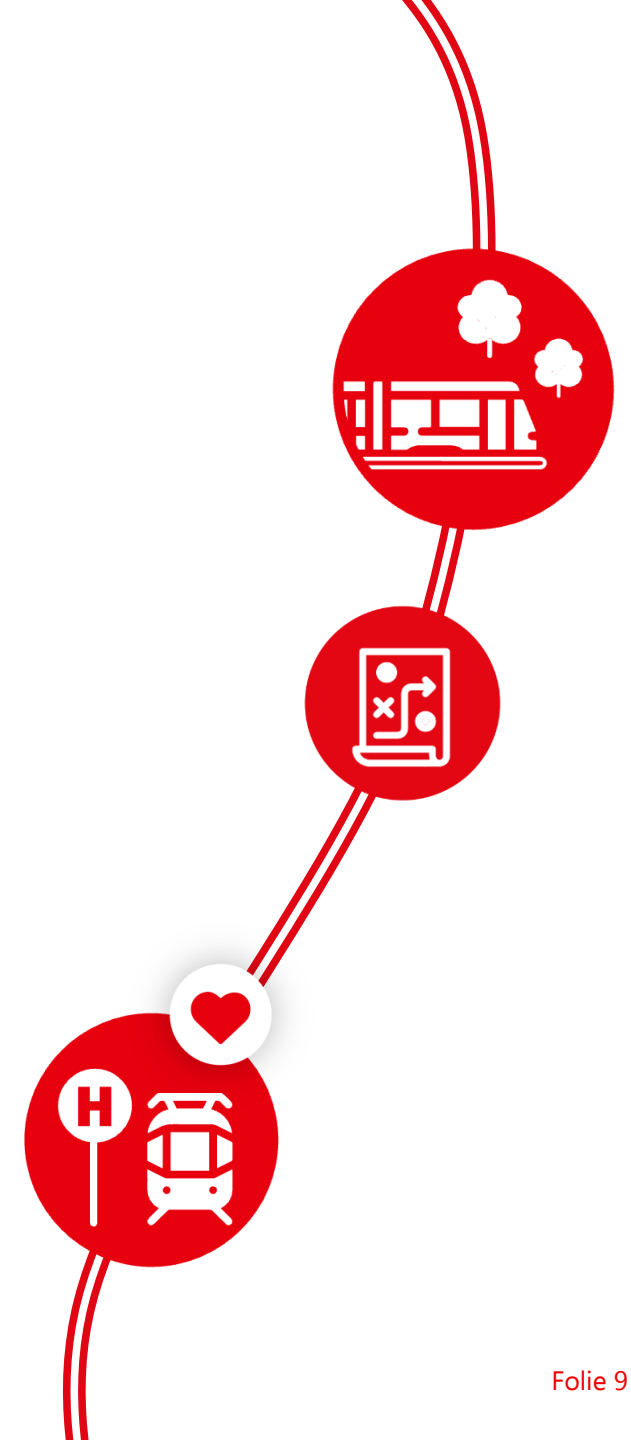
Der Kriterienkatalog zur Variantenbewertung

Wichtung der neun Hauptkriterien in Prozent

– Haltestelle	8%	– Einheitlicher Kriterienkatalog für alle Haltestellen im Bereich West (inkl. Belange der KVB)
– Städtebau und Straßenraumgestaltung	13%	– Bessere Nachvollziehbarkeit der Bewertung
– Umweltauswirkungen	13%	– Keine Auswirkungen auf die Vorzugsvarianten
– Verkehrsauswirkungen	15%	
– Fuß- und Radverkehr	8%	
– Verkehrssicherheit	8%	
– Wirtschaftlichkeit	15%	
– Realisierung	5%	
– Betriebliche Belange der KVB	15%	
	<hr/>	
	100%	
	<hr/> <hr/>	

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
 - Verbesserten 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

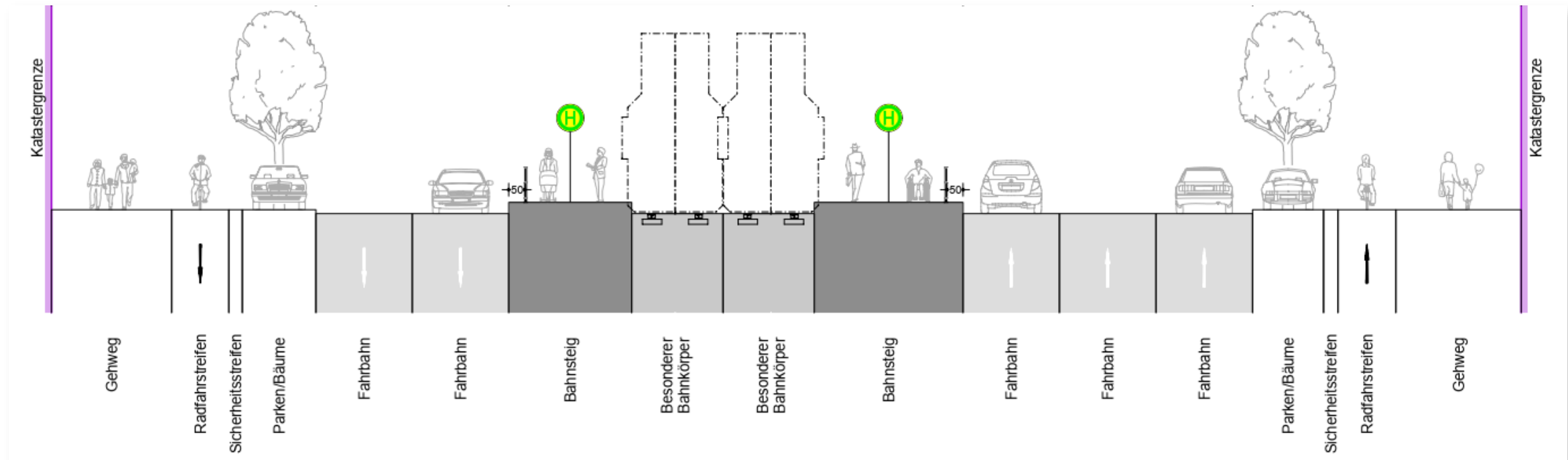


Erarbeiten eines Kriterienkatalogs zur Variantenbewertung

1. Entwicklung eines Kriterienkatalogs durch den GP-Innenstadt (oberirdisch) in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit 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 West

Wichtung der neun Hauptkriterien in Prozent

– Haltestelle	8%
– Städtebau und Straßenraumgestaltung	13%
– Umweltauswirkungen	13%
– Verkehrsauswirkungen	15%
– Fuß- und Radverkehr	8%
– Verkehrssicherheit	8%
– Wirtschaftlichkeit	15%
– Realisierung	5%
– Betriebliche Belange der KVB	15%
	<hr/>
	<u>100%</u>

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.		
Integrations 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		
Stützpunkthaltung	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)	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.		

Verkehrliche Auswirkungen BVV	Betriebliche Flexibilität	2,0%	100	Insgesamt befriedigende betriebliche Flexibilität
			0	Weniger befriedigende betriebliche Flexibilität
	Verkehrskapazität des Längsverkehrs (K0)	1,2%	100	Sehr hohe Verkehrskapazität
			0	Sehr niedrige Verkehrskapazität
	Verkehrskapazität des Querverkehrs (K1)	1,2%	100	Sehr hohe Verkehrskapazität
			0	Sehr niedrige Verkehrskapazität
Erreichbarkeit der Quartiere und Parkhäuser, Übergangsbereiche (K2) (Anlaufwege, Wendebereiche)	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

Haltestelle	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 Radverkehrs 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

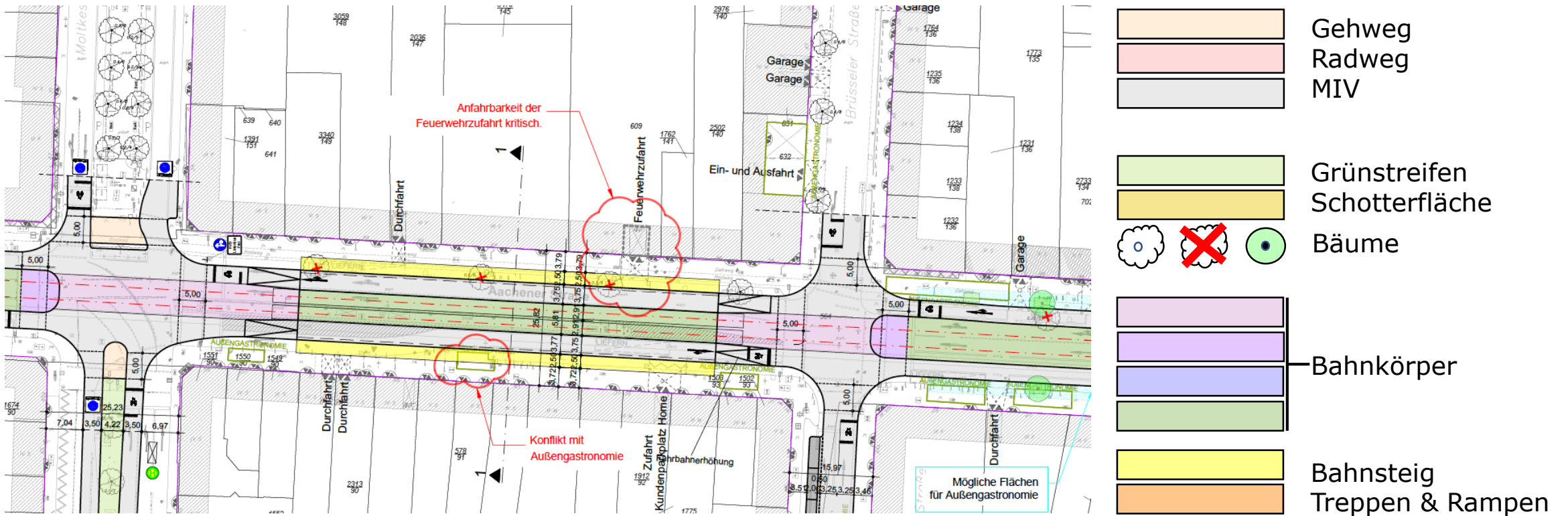


Planungsvorgaben für die Innenstadt

- **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

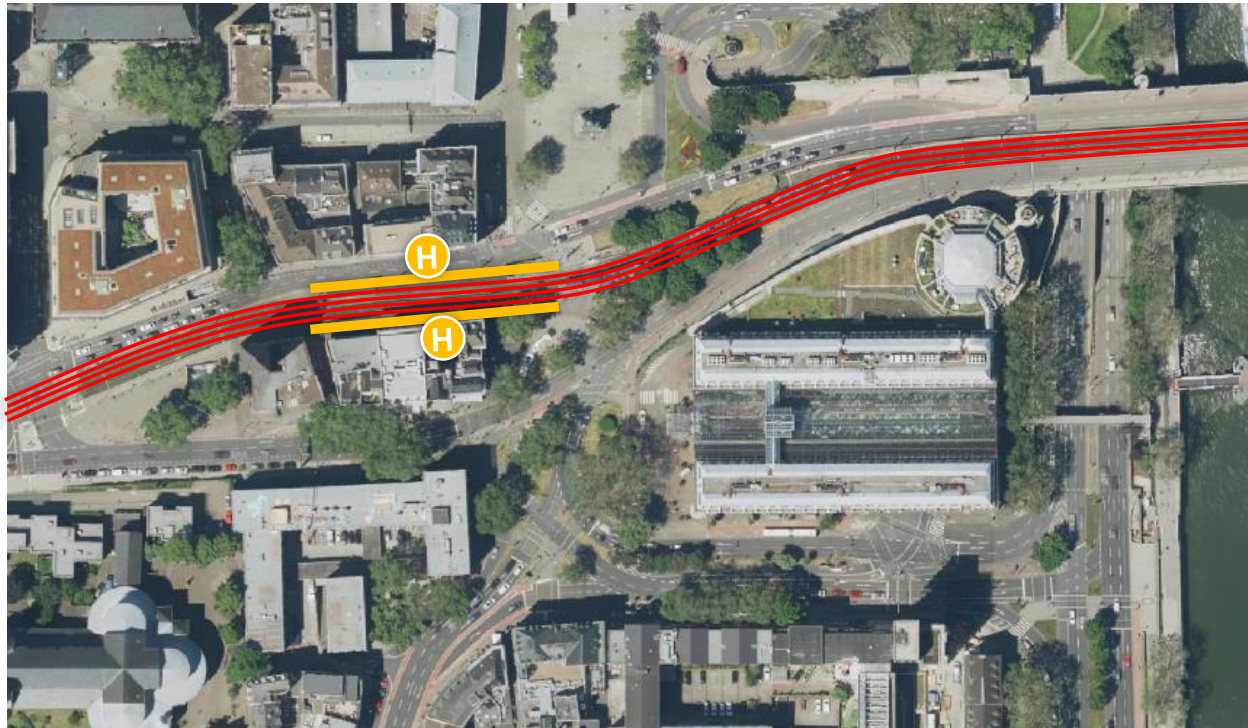
Planungsabschnitte

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%	●	●	●	●
Summe		64,5	55,2	57,0	62,0

Abschnitt Heumarkt

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

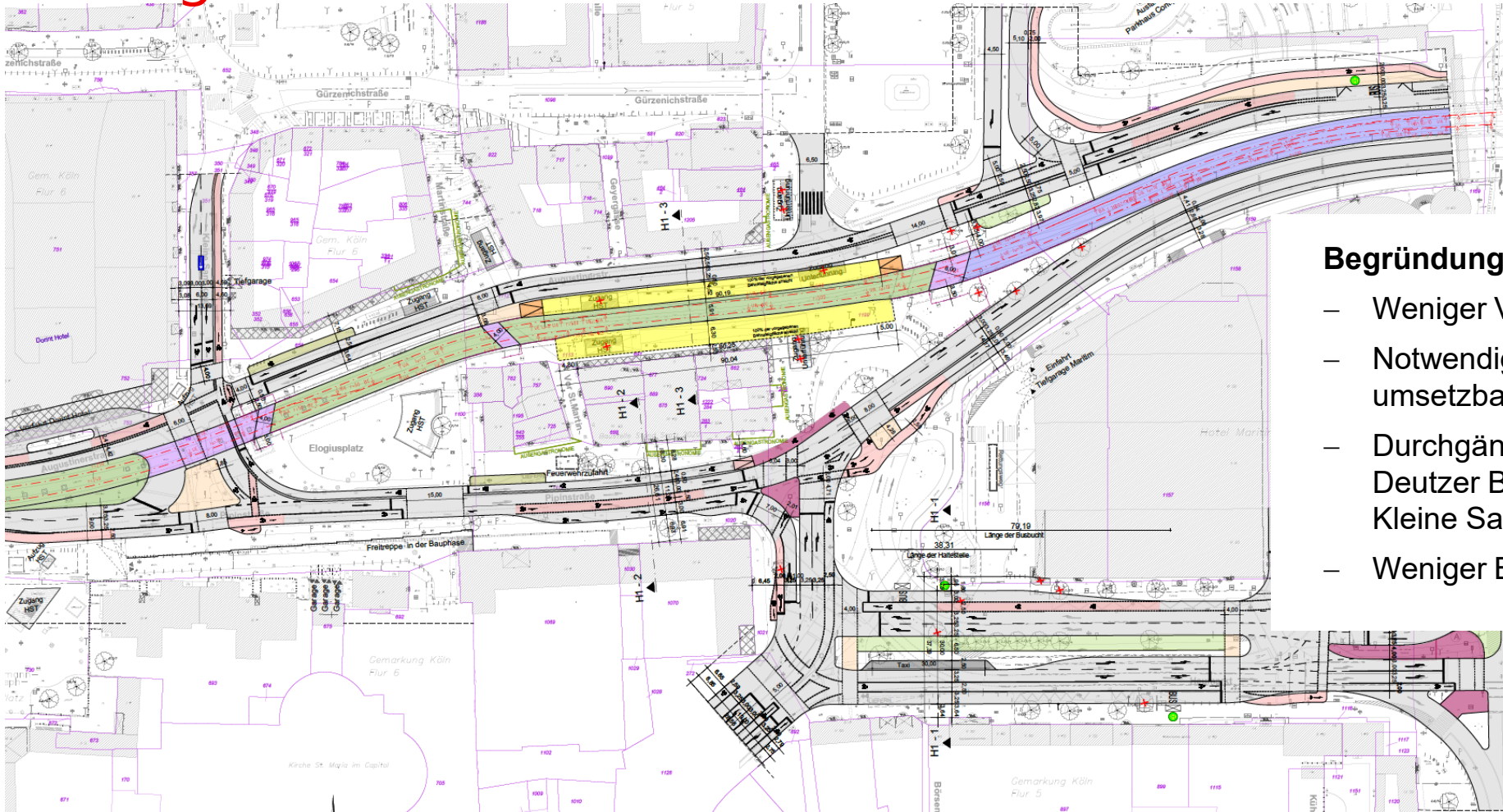
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 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

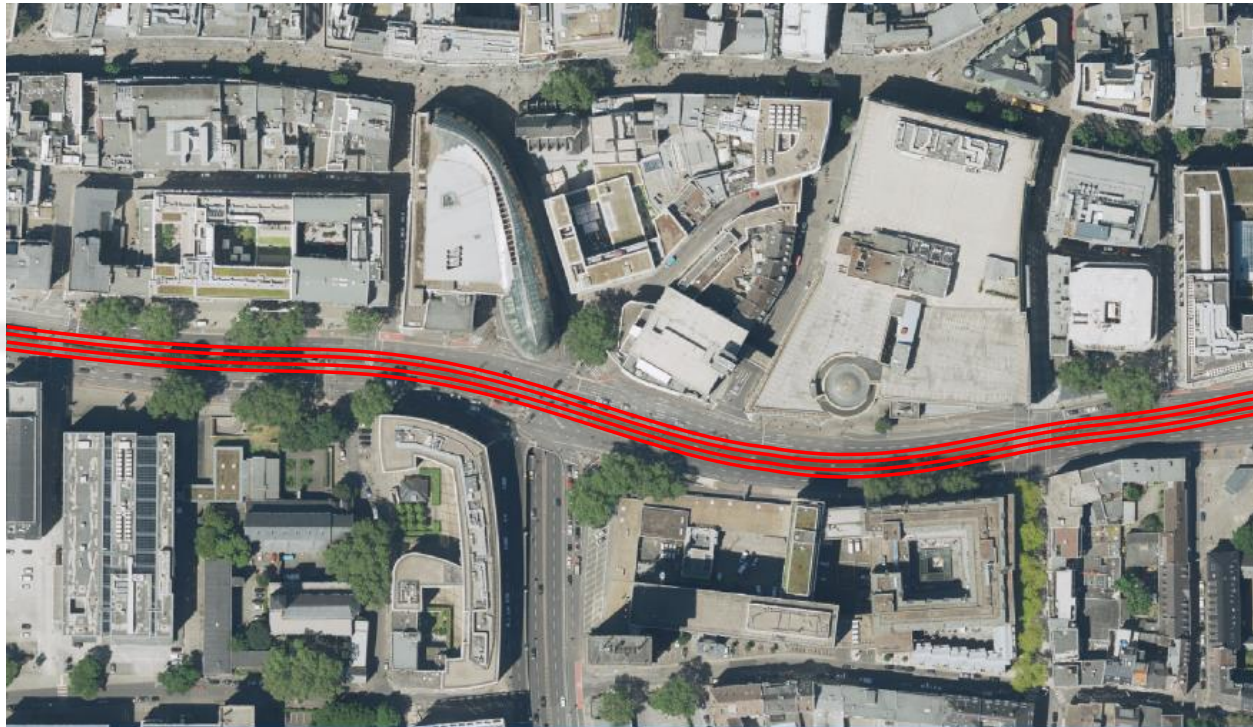


Begründung

- 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%	●	●
Summe		72,3	38,2

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

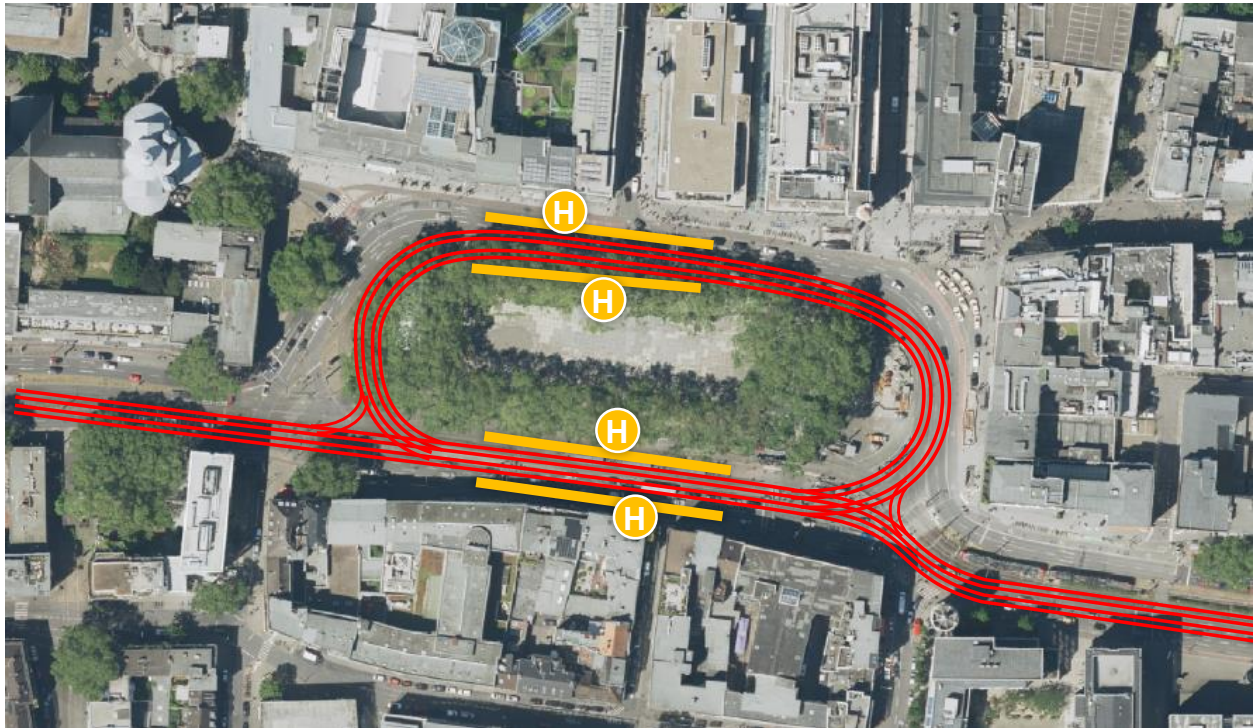


Begründung

- 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%	●	●	●	●	●
Summe		67,3	53,9	71,9	76,5	53,9

Abschnitt Neumarkt

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

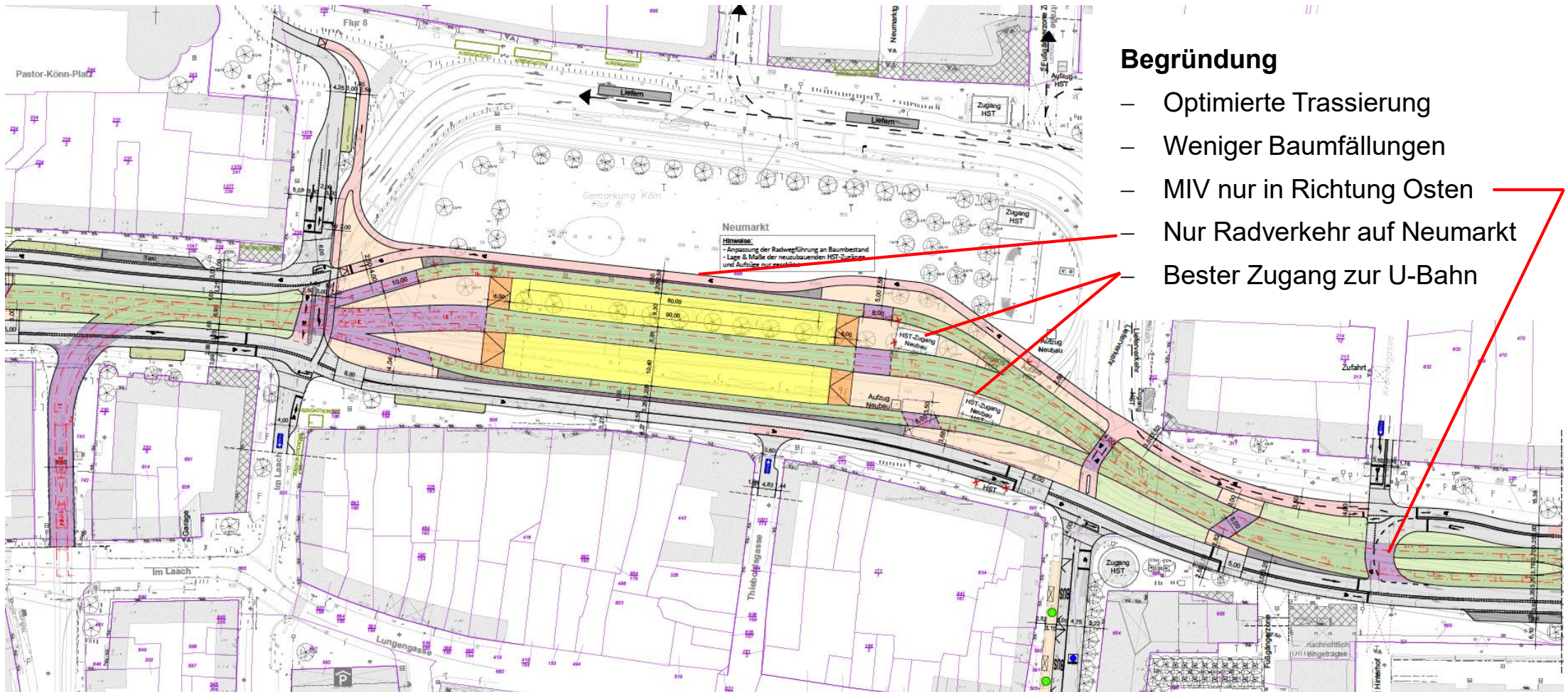
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 6.2
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 6.2
Umweltverbund	Vorzugsvariante 6.2
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 6.2
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 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%	●	●
Summe		36,4	60,7

Abschnitt Hahnenstraße

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

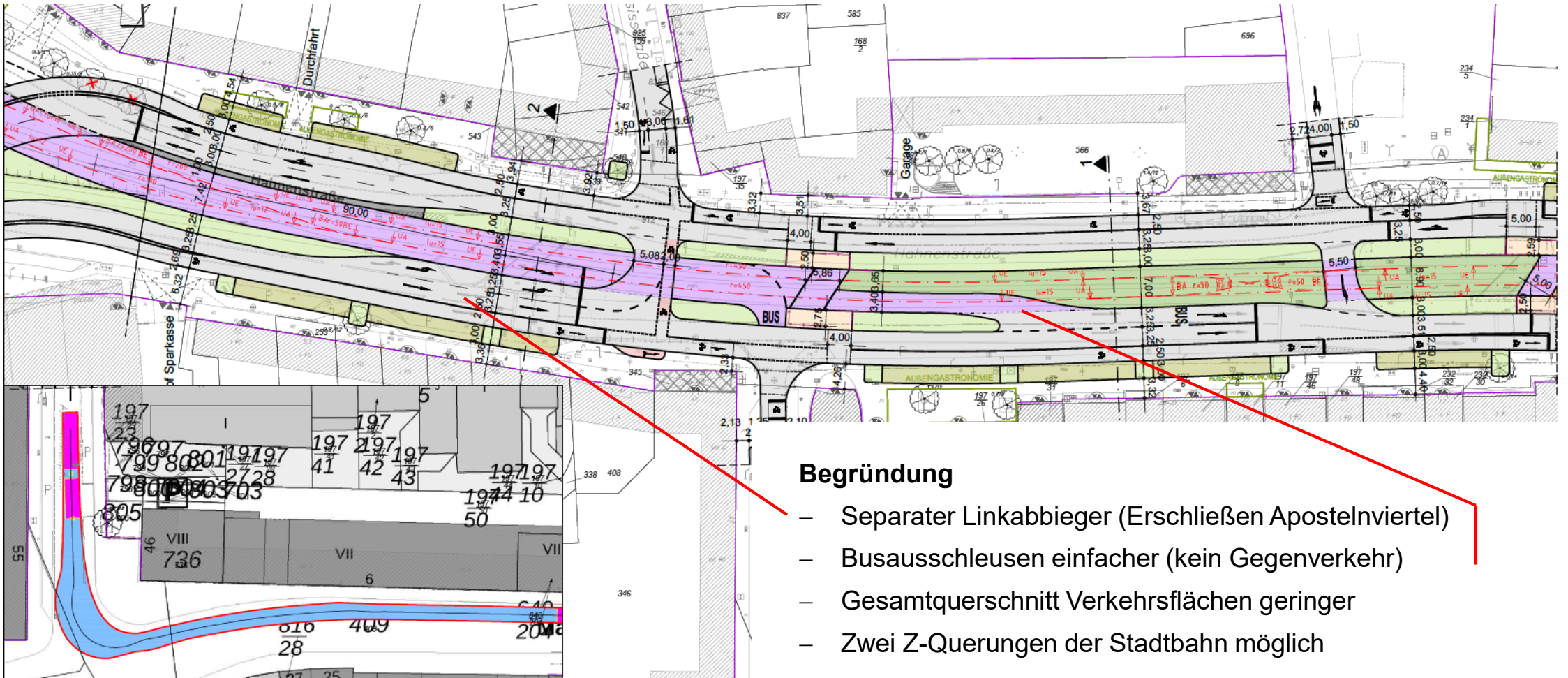
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 2
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 2
Umweltverbund	Vorzugsvariante 2
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 2
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 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

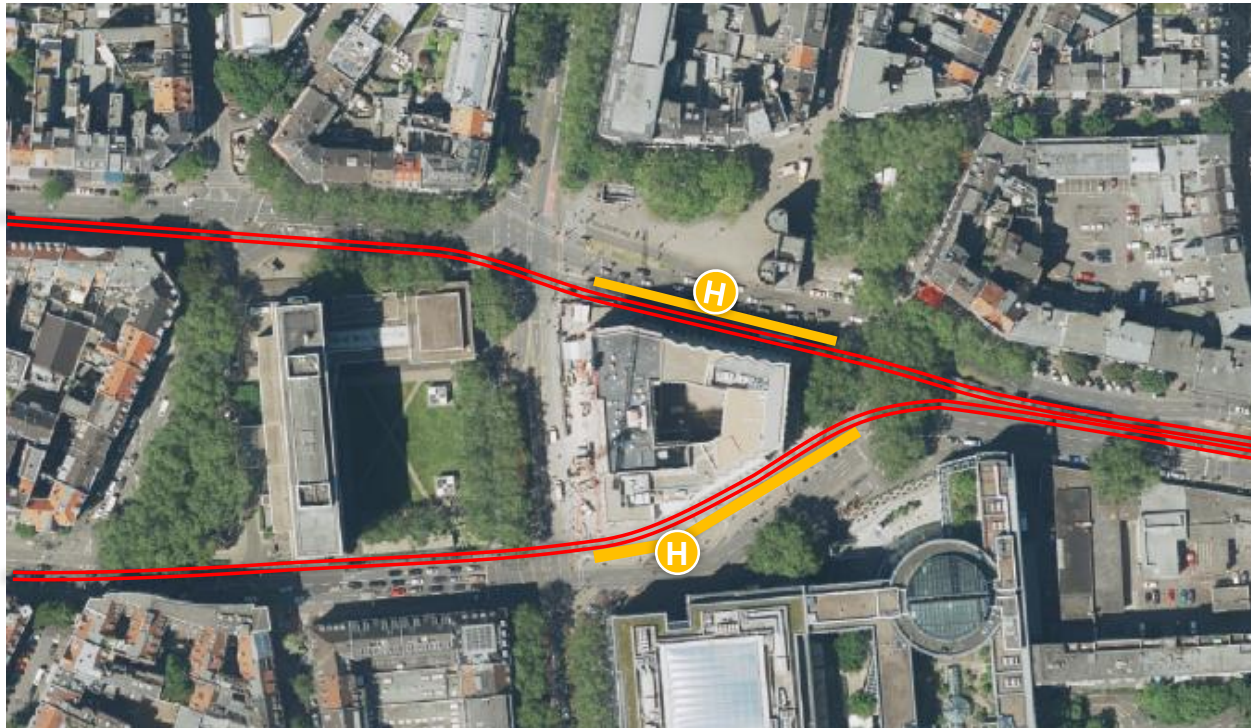


Begründung

- 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%	●	●	●
Summe		72,8	59,3	50,7

Abschnitt Rudolfplatz

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

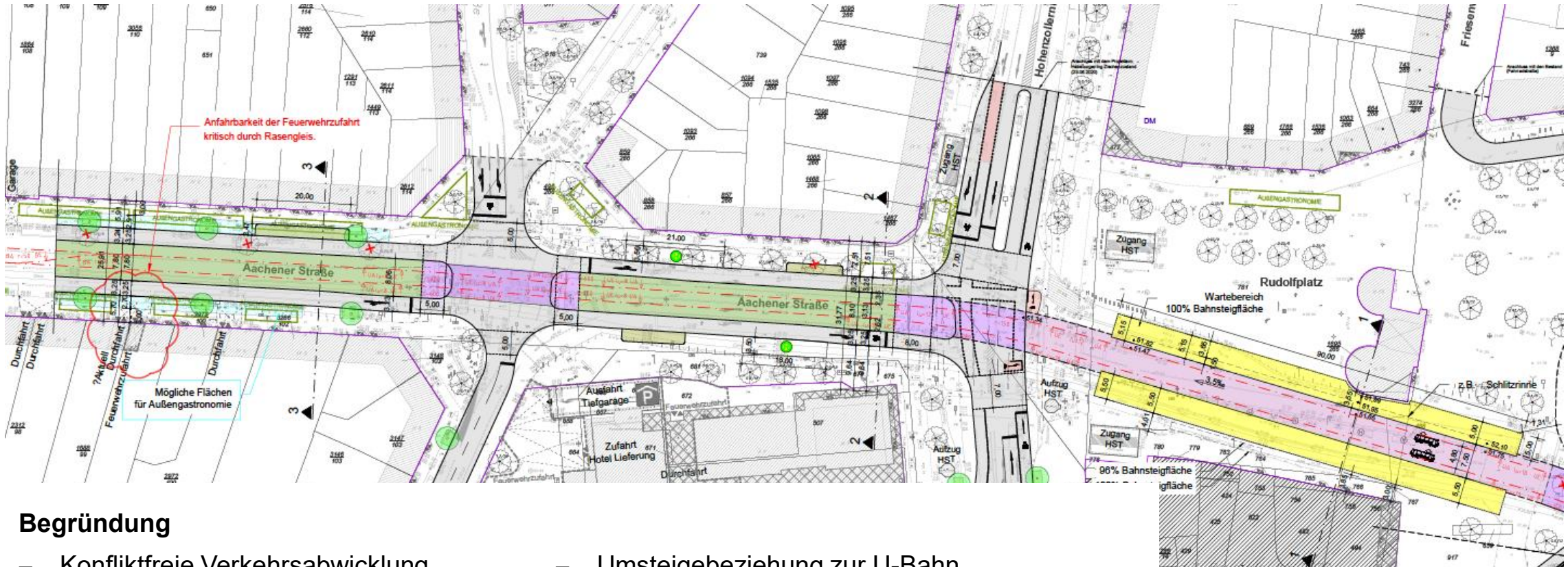
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 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

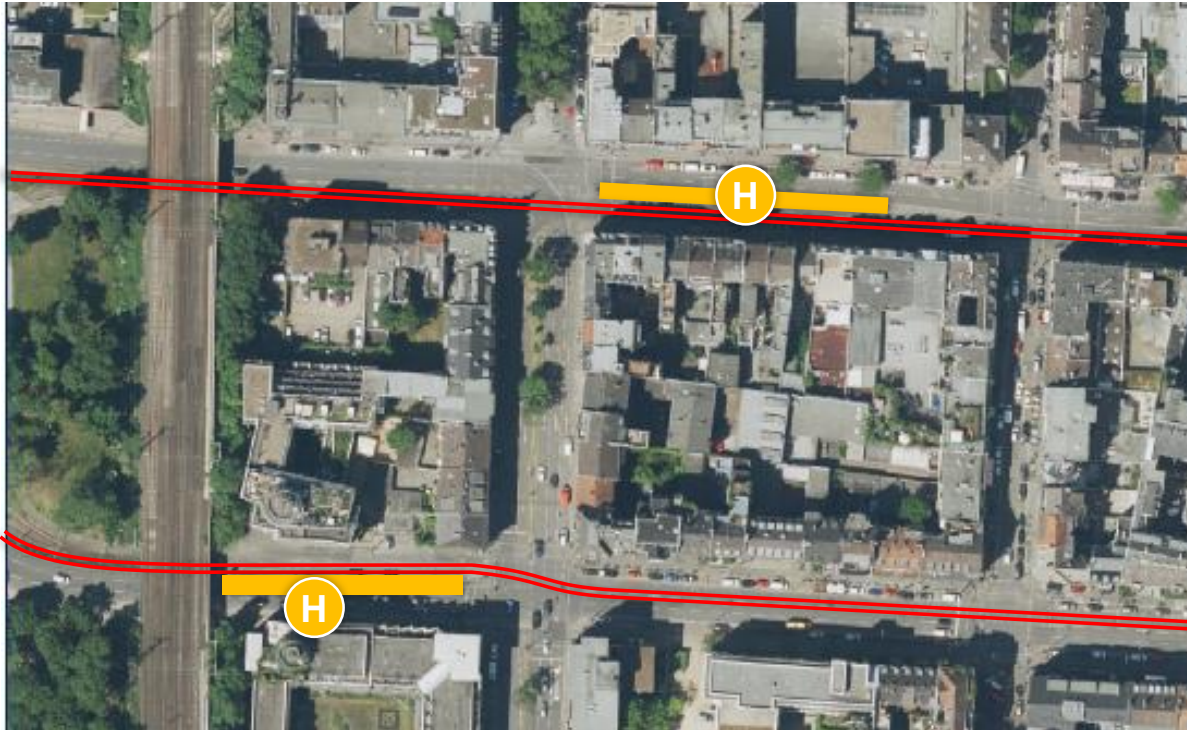


Begründung

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

Abschnitt 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%	●	●	●	●	●
Summe		68,8	58,7	67,0	64,3	61,3

Abschnitt Moltkestraße

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

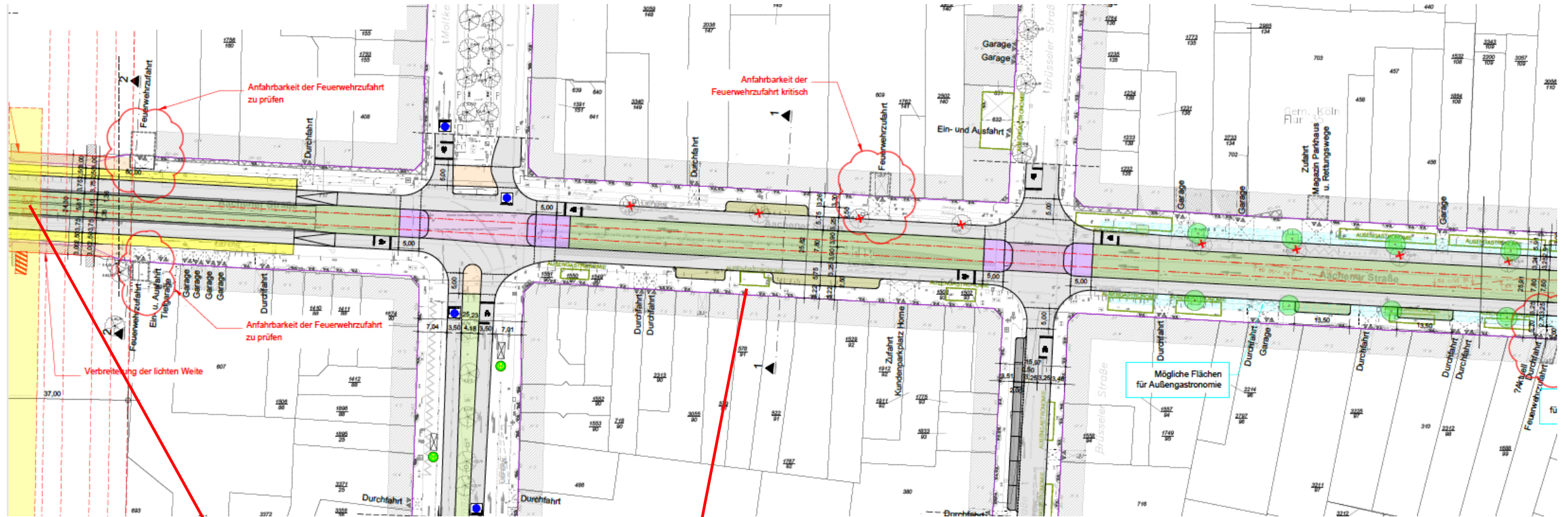
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 1
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 1
Umweltverbund	Vorzugsvariante 1
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 1
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 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 3.1



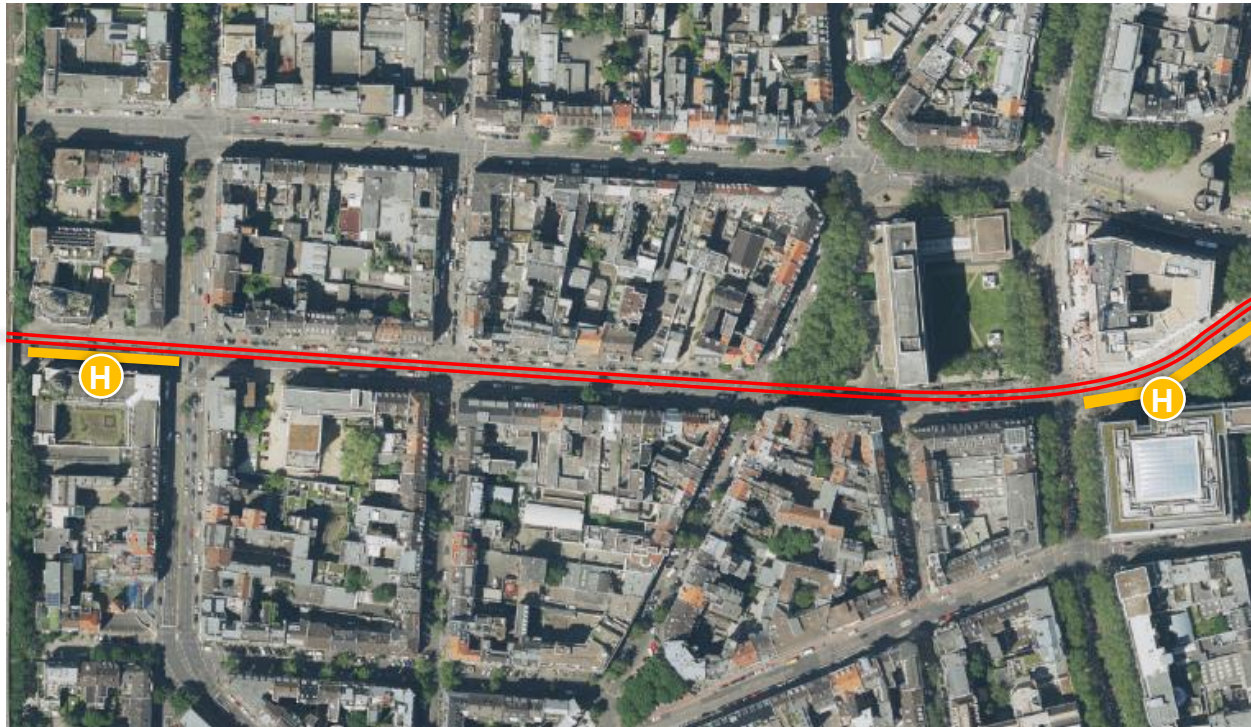
Begründung

- Bessere zukünftige S-Bahn Anbindung
- Geradlinige Trassierung

- Mehr Stellfläche für Gastronomie
- Eigenständiger Bahnkörper

Abschnitt Richard-Wagner-Straße

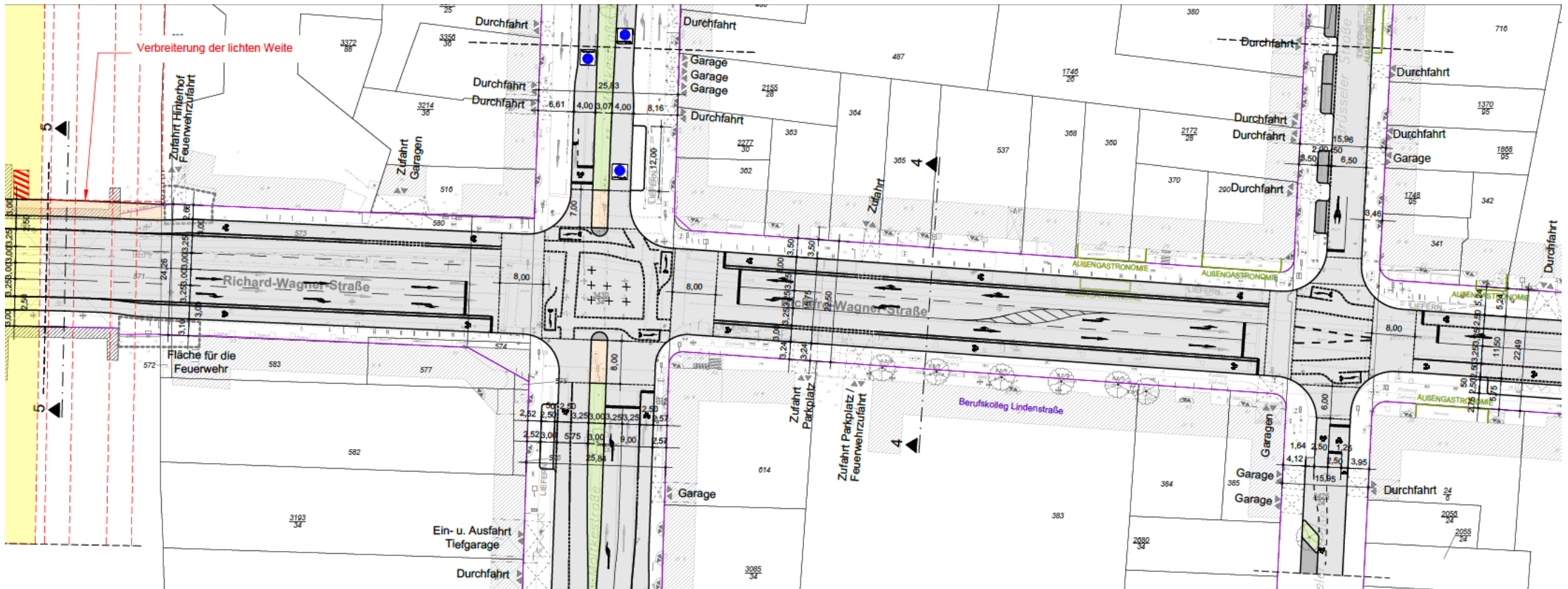
Planungsrandbedingungen



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 (Händlerstraße bis Eisenbahnring)

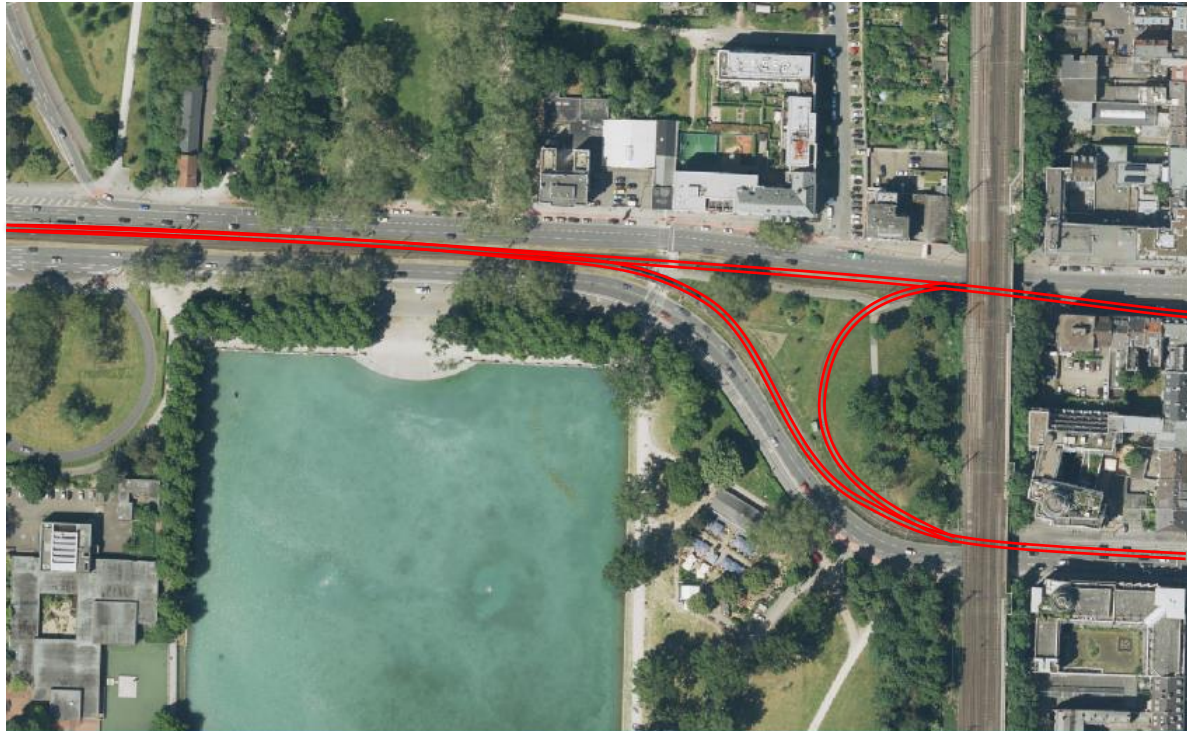


Begründung

- 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 Eisenbahnrrings (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%	●	●	●
Summe		47,5	52,6	62,0

Abschnitt Aachener Weiher

Überprüfen mit der Szenarioanalyse

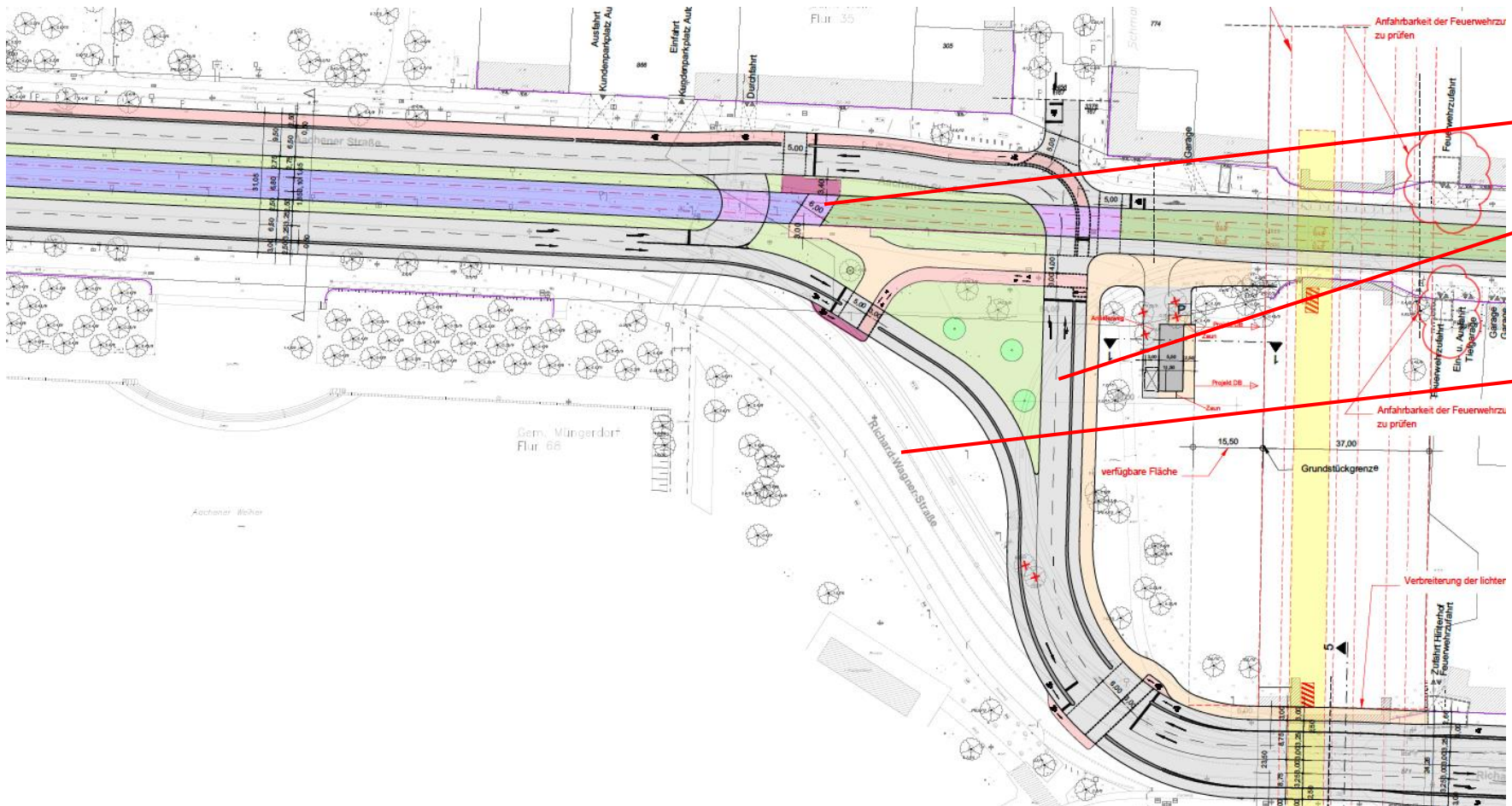
Szenario	Variante
Hauptszenario	Vorzugsvariante 2.2
Umweltauswirkungen (20% - Fußverkehr und Radverkehrs auf 7,5%)	Vorzugsvariante 2.2
Umweltverbund	Vorzugsvariante 2.2
Wirtschaftlichkeit (20% - Städtebau und Straßenraumgestaltung auf 10%)	Vorzugsvariante 2.2
Gleichgewicht (alle Kriterien 10%)	Vorzugsvariante 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

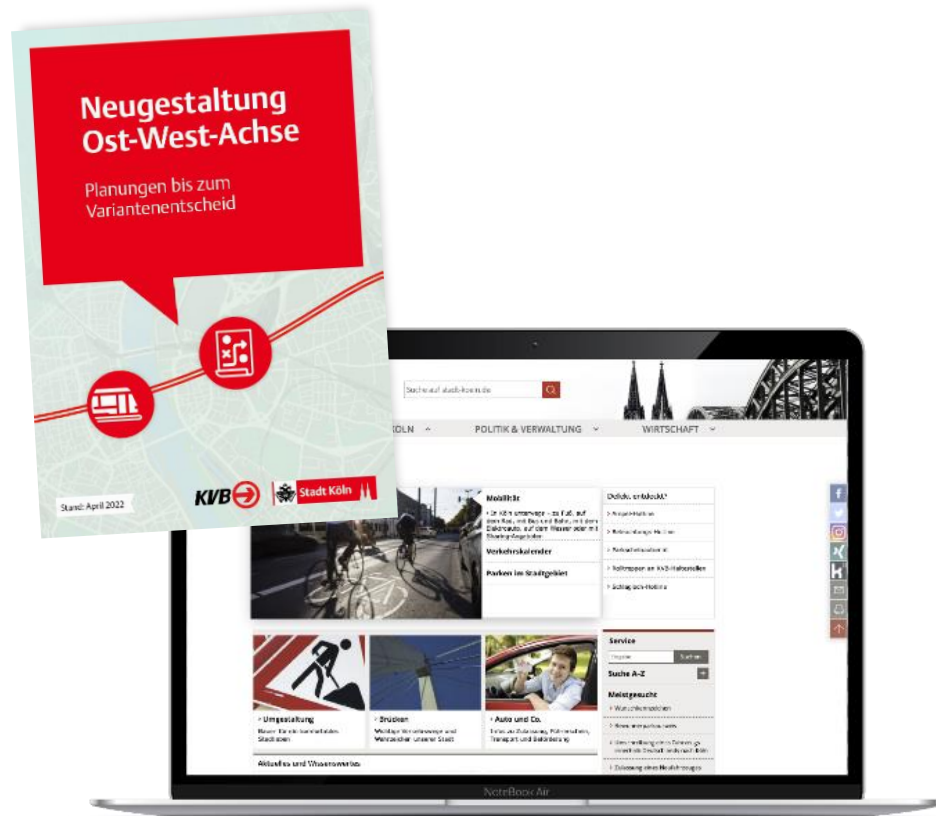
Projektkommunikation und Ausblick



5

Projektkommunikation

So beteiligen wir



Kommunikationsmittel

Aktuell

- Projekt-Webseite www.stadt-koeln.de/ost-west-achse
- 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

Ausblick auf die 4. Gremiensitzung

Ausblick Themenplanung 2022/23

4. Sitzung des politischen Begleitgremiums am 10. März 2023

Kriterien für den Vergleich der Alternativen oberirdisch und unterirdische Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt

3. Runde der Fachgespräche am 16. und 18. November 2022

Vorzugsvarianten für Haltestellen und Verkehrsanlagen im Bereich Innenstadt für die oberirdische Stadtbahnführung

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

www.stadt-koeln.de

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

