



**Amt für Straßen und Radwegebau
Ost-West-Achse**

Stadthaus Deutz - Westgebäude
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln
www.stadt.koeln

Auskunft

Frau Heide, Zimmer 13B41
T: 0221 221-32139
E: strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

Datum
20.4.2023

Ergebnisprotokoll

zur **vierten Fachgesprächsreihe** im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Mittwoch, 29. März 2023, 16:00 bis 18:00 Uhr, im Stadthaus Deutz

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Akteur*innen

- ADAC Nordrhein e.V.
- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- Architektenkammer NRW / Bund Deutscher Baumeister
- BUND NRW e.V.
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Bürgerinitiative „Köln kann auch anders“
- D-Gruppe
- design Team c GmbH
- Handwerkskammer zu Köln
- Haus der Architektur Köln
- Hotel- und Gaststättenverband Nordrhein e.V. im Reg.-Bez. Köln
- Interessengemeinschaft Neue Stadtbahntrasse



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Interessensgemeinschaft Neumarkt
- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „oben bleiben“
- KölnTourismus GmbH
- Kölner Haus- und Grundbesitzerverein
- Netzwerk „Bürger für Bäume“
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm e. V.
- Stadtmarketing Köln e.V.
- Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e.V.

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steверding	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
John-Paul Selbitschka	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Silke Stach-Reinartz	Amtsleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Christian Melchert	Abteilungsleiter Projektgruppe Stadtbahn Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Stephanie Dietz	Abteilungsleiterin Straßenplanung Amt für Straßen und Radwegebau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Planung, Bau und Betrieb Lichtsignalanlagen Amt für Verkehrsmanagement
Katrin Witzel	Sonderprojekte und Koordination Masterplan Stadtplanungsamt



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Regina Decker

Kommunikationsverantwortliche
Dezernat III Mobilität

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Klaus Köster

Leiter Stadtbahnausbau

Gunther Höhn

Bereichsleiter Nahverkehrsma-
nagement

Gudrun Meyer

Mediensprecherin, Leiterin Presse-
und Öffentlichkeitsarbeit Nord-Süd
Stadtbahn Köln

Lots* GmbH

Marianne Großmann

Lots* GmbH

Jan Zederbohm

Lots* GmbH

Der Leiter des Begleitgremiums und Beigeordnete für Mobilität der Stadt Köln, Ascan Egerer, eröffnet die Sitzung des vierten Fachgesprächs.

TOP1 | Begrüßung

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

- Ascan Egerer stellt die Anwesenden aus der Verwaltung und von den KVB vor.
- Er gibt einen Überblick über die Agenda und erläutert den thematischen Schwerpunkt der Sitzung: Die Vorstellung des Kriterienkatalogs zur Alternativenbetrachtung in der Innenstadt. Er betont, dass dies heute ein Auftakt sei, da für eine abschließende Bewertung die Rückmeldungen der Stakeholdergruppen eingeholt werden sollen und auch die unterirdische Alternative für die Innenstadt vorgestellt werden muss.

TOP2 | Rückblick und Nachtrag zum Bereich Innenstadt (oberirdisch)

John-Paul Selbitschka stellt erneut kurz den Planungsstand im Abschnitt Innenstadt (oberirdisch) vor und fasst in einem Rückblick auf die Fachgespräche vom 16. und 18. November 2022 die wichtigsten Rückmeldungen der Stakeholder zu den Vorzugsvarianten Innenstadt (oberirdisch) zusammen. Im Anschluss stellt er zwei Neuerungen zu den Planungsbereichen „Moltkestraße“ und „Neumarkt“ vor.



- Zu den zentralen Aussagen der Stakeholder zu den Planungen in der Innenstadt (oberirdisch) wurde darauf hingewiesen, dass einige Aspekte berücksichtigt wurden, andere verworfen werden mussten oder noch geprüft werden. Zwei Teilnehmende baten darum, bei den Planungen in der Innenstadt (oberirdisch) nochmal transparent zu machen, welche Rückmeldungen der Stakeholder aufgegriffen wurden und welche nicht mitgenommen werden konnten.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob es wie von ihm vorgeschlagen möglich sei, den Busverkehr entlang der Ost-West-Achse innerstädtisch über die Richard-Wagner-Straße zu führen. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass dies unabhängig von der Alternative neben der Führung über die Aachener Straße auch eine Möglichkeit sei. Um hier eine endgültige Aussage treffen zu können, welche Führung besser geeignet sei, müsse man die Mikrosimulation abwarten. Die Ergebnisse werden zu gegebenem Zeitpunkt kommuniziert.
- Beim Planungsabschnitt Moltkestraße waren bisher die Varianten 1 und 3.1 als Vorzugsvarianten ermittelt worden (jeweils zwei überfahrbare Seitenbahnsteige östlich bzw. westlich der Moltkestraße). In der Fortschreibung der Planung hat sich ergeben, dass der Variante 3.2 (Mittelbahnsteig unterhalb der Eisenbahnbrücke) derzeit der Vorzug gegeben wird. Ausschlaggebend hierfür waren Sicherheitsbedenken bezüglich aller Varianten mit überfahrbaren Seitenbahnsteigen, die nicht gänzlich ausgeräumt werden konnten.

Die neue Vorzugsvariante 3.2 ermöglicht einen kürzeren Umsteigeweg zum geplanten S-Bahnsteig, mehr Stellfläche für die Gastronomie sowie eine Radverkehrsführung am Mittelbahnsteig vorbei, ohne dass die Gleise gequert werden müssen (Schutzstreifen für Radverkehr). Zudem ist für die Variante 3.2 keine Brückenverbreiterung am Eisenbahnring notwendig.

- Ein Teilnehmender fragte nach, ob die Fahrbahn mit der westlichen Aachener Straße verbunden sei und wie die Zufahrt für Feuerwehr und Garagen gewährleistet würde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass die Fahrbahn westlich an die Aachener Straße anschließt. Die Zufahrten für Feuerwehr und Garagen erfolgen bei dieser Variante in West-Ost-Richtung vom Knotenpunkt Aachener Straße / Richard-Wagner-Straße / Schmalbeinstraße aus beziehungsweise in Ost-West-Richtung direkt über die Aachener Straße.
- Mehrere Teilnehmende wiesen darauf hin, dass es vom Gehweg zum Bahnsteig barrierefreie Querungsmöglichkeiten geben müsse. Diese seien mit taktiler Kante zu planen. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass dies nach dem Variantenentscheid in der nächsten Leistungsphase geplant werde. Die Hinweise würden dann berücksichtigt. Zudem wies die Verwaltung darauf hin, dass es sich hier nur noch um motorisierten Individualverkehr (MIV) der Anlieger in Tempo 30 handeln werde.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, wie weit der Bahnsteig in Richtung Westen gelegen sei und wies auf das zunehmende Fahrgastaufkommen und damit verbundene Risiken hin. Die Lichtsignalanlagen müssten entsprechend auf Rot schalten, wenn Fahrgäste die Fahrbahn zum Erreichen des Bahnsteigs queren. Die Verwaltung der Stadt Köln zeigte anhand des Planes, dass der Bahnsteig im Westen bis etwa an die Brückenkante des Eisenbahnringes reicht. Insgesamt misst der Bahn-



steig 4,5 Meter Breite und 90 Meter Länge. Die Lichtsignalanlagen würden entsprechend geschaltet, dass zu Fuß gehende Personen die Fahrbahn sicher queren können.

- Beim Planungsabschnitt Neumarkt war die Variante 6.2 als Vorzugsvariante ermittelt worden (zwei Mittelbahnsteige südlich vom Neumarkt). In der Fortschreibung der Planung hat sich mit einer weiteren Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV ergeben, dass auch die Variante 8.2 (ein Mittelbahnsteig südlich vom Neumarkt und ein Mittelbahnsteig in der Cäcilienstraße) realisierbar ist. Als Vorteile wurden die bessere städtebauliche Einbindung und der Erhalt der inneren Platzfläche des Neumarkts sowie die Entzerrung der Fahrgastströme benannt.
- Die Verwaltung der Stadt Köln fügt an, dass die mehrheitlichen Rückmeldungen aus dem Kreis des Politischen Begleitgremiums darauf hinwiesen, dass es sich in erster Linie um ein Verkehrsprojekt handele und die Aspekte vorrangig zu bewerten seien.
- Ein Teilnehmender erläuterte, dass Verkehrsplanung und Stadtgestaltung nicht zwingend im Widerspruch stehen müssten. Aus seiner Sicht könne die Variante 6.2 funktionieren, wenn man die notwendigen stadtgestalterischen und verkehrsplanerischen Grundlagen berücksichtigt. Er wünsche sich einen umfassenderen Blick aus Sicht des Fahrgastes bei beiden Varianten.
- Einige Teilnehmende merkten die historische und stadtgestalterische Relevanz des Neumarkts für die Stadt und die Bevölkerung an. Eine umfassende und sensible Planung sei hier dringend geboten.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob die Fahrbahn im Süden ausschließlich dem Busverkehr diene oder auch für den MIV geöffnet sei und ob es ggf. möglich wäre, den Busverkehr über die Gleise zu führen. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass diese Fahrbahn auch für den MIV in Fahrt-Richtung Osten offengehalten werden muss. Zudem solle eine gegenseitige Behinderung von Bus- und Stadtbahnverkehr auf dem Haltestellengleis vermieden werden.
- Ein Teilnehmender gab an, dass es bauliche und planerische Möglichkeiten gäbe, damit die Bahn entlang der Platzfläche bei der Variante 8.2 nicht langsamer fahren müsse und dass er nicht nachvollziehen könne, warum die Fahrgast-Orientierung schlechter gegenüber der anderen Variante sein solle. Gunther Höhn erläuterte, dass bei einer oberirdischen Alternative in jedem Fall davon auszugehen ist, dass die Fahrzeuge entlang der Platzfläche mit Schritttempo verkehren müssten, um die Sicherheit der Fußgänger auf dem Neumarkt zu gewährleisten. Dies wiederum habe Auswirkungen auf die Fahrtzeiten. Er fügte hinzu, dass es sich bei dem Neumarkt um die am stärksten frequentierte Haltestelle Kölns handle. Dabei könnten insbesondere auf dem Bahnsteig in der Cäcilienstraße Menschentrauben entstehen, die sich nicht schnell auflösen ließen. Eine gute und übersichtliche Orientierung spielt dabei ebenfalls eine wichtige Rolle.
- Die Verwaltung erläuterte, dass die Variante 8.2 geeigneter für Rettungsdienste sei, die von der Feuerwache 1 an der Nord-Süd-Fahrt kommen und in Richtung Rudolfplatz unterwegs sind, weil sie auf dem Umfahrgleis in Richtung Westen fahren können. Bei der Variante 6.2 kann der Rettungsdienst kein Gleis nutzen, da alle Gleise an Bahnsteigen liegen, an denen die Bahnen halten, so dass der Rettungsdienst dahinter warten müsste. In der Variante 6.2 würde der Rettungsdienst



daher voraussichtlich über die Platzfläche des Neumarktes geführt, zum Beispiel zusammen mit dem Fahrradverkehr.

- Ein Teilnehmender fragte, wie mit einer Streckensperrung im Verlauf der Cäcilienstraße umgegangen werde. Die Verwaltung antwortete, dass eine solche Streckensperrung – im unvorhersehbaren Störfall oder zu Karneval (Karnevalszug durch die Hohe Straße) – die Bahnen, die von Westen kommen, betrieblich viel besser über die 4 Gleise an den parallelen Mittelbahnsteigen der Variante 6.2 abgewickelt werden können und dort wenden, als es die beiden versetzten Bahnsteige der Variante 8.2 erlauben würden.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob der Aufzug an der Haltestelle Cäcilienstraße nicht auch auf dem Mittelbahnsteig Platz finden würde und ob die Querung des MIV-Wenders für das MotelOne sein müsse. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass es schwierig sei, den Aufzug im Untergrund gut anzuschließen. Die Prüfung verschiedener Alternativen hat ergeben, dass der MIV-Wender nur an dieser Stelle umgesetzt werden könne, eine Querung östlich des Mittelbahnsteigs ergibt keine zufriedenstellende Lösung.
- Ein Teilnehmender gab an, dass der Aufzug für die Haltestelle in der Cäcilienstraße aus seiner Sicht an dieser Stelle für Menschen, die auf selbigen angewiesen sind, nicht funktionieren werde.
- Eine Teilnehmende erkundigte sich, wie breit die Nord-Süd-Ausdehnung der Variante 6.2 am Neumarkt sei. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass diese ca. 30 Meter und bei der Variante 8.2 ca. 15 Meter beträgt. Das hieße, im Vergleich würde die Platzfläche bei der Variante 6.2 um ca. 10 bis 15 Meter kleiner. Es wurde allerdings nochmal darauf hingewiesen, dass der Neumarkt durch den Wegfall der Nordumfahrung insgesamt klar an Fläche für zu Fuß Gehende dazugewinne.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob es möglich wäre, bei der Variante 8.2 die Fahrtrichtung zu drehen (Bahnsteig am Platz in Richtung Westen und südliches Gleis in Richtung Osten), sodass das Umfahrgleis nicht am Platzrand, sondern südlich der Bahnsteige liegen würde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass dies für die Wege der Rettungsdienste ungünstig sei, da Rettungsfahrzeuge dann entgegen der Fahrtrichtung der Stadtbahn das Umfahrgleis nutzen müssten. Der Teilnehmende bat darum, die Fahrtrichtungswechsel und die Nutzung eines weiteren Seitenbahnsteigs zum Ausstieg in Fahrtrichtung Westen nochmal zu prüfen.

TOP3 | Kriterienkatalog für die Alternativenbetrachtung im Bereich Innenstadt

Hildegard Heide stellt den Erarbeitungsprozess des Kriterienkataloges für die Alternativenbetrachtung im Bereich Innenstadt vor und erläutert den ersten von zwei Bereichen des Kriterienkatalogs: den Nutzen.

- Der Kriterienkatalog dient dazu, die beiden Planungsalternativen in der Innenstadt miteinander zu vergleichen. Die Ergebnisse helfen der Verwaltung der Stadt Köln dabei, einen Vorschlag für die Beschlussvorlage für den erweiterten Planungsbeschluss zu erarbeiten.



- Der Kriterienkatalog und die Bewertungsmethodik wurden durch die Generalplaner Innenstadt in enger Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit der Projektgruppe sowie der KVB entwickelt. Der aktuelle Arbeitsstand wurde im politischen Begleitgremium, den an der Planung beteiligten Personen und nun im Stakeholder-Fachgespräch vorgelegt. Auf der Grundlage der Rückmeldungen wird der Kriterienkatalog finalisiert.
- Der Kriterienkatalog setzt sich aus zwei Bereichen zusammen: dem Nutzen und dem Aufwand. Der Nutzen verfolgt drei Zielfelder: Verkehr, Stadtraum und Umwelt. Die Zielfelder sind unmittelbar aus politischen Zielen und Beschlüssen abgeleitet worden (Beschluss 3211/2018 Ost-West-Achse; Beschluss 2374/2021 Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr; Beschluss 5681/2008 Städtebaulicher Masterplan für die Kölner Innenstadt). Innerhalb dieser Zielfelder gibt es elf Ober- und 32 Unterkriterien, die die Zielfelder definieren (vgl. dazu die Präsentation und das Handout).
- Die Bewertung des größtmöglichen Nutzens der Oberkriterien erfolgt anhand der qualitativen Beurteilung der Unterkriterien. So wird für jedes Oberkriterium die Alternative mit dem größeren Nutzen herausgearbeitet. Die Begründung wird anhand der Unterkriterien ausformuliert und transparent aufbereitet. Die Verwaltung der Stadt Köln vergleicht keine Zielfelder untereinander oder wägt sie gegeneinander ab.
- Ausgeschlossen von der Beurteilung sind so genannte „Muss-Kriterien“, also Kriterien, die für beide Alternativen vorauszusetzen sind und Kriterien, die bei beiden Alternativen keinen Unterschied machen, also keinen Einfluss auf die Abwägung haben.
- Eine Teilnehmende erkundigte sich, was genau mit dem Unterkriterium CO₂-Bilanz gemeint sei. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass ein CO₂-Gutachten beauftragt wird, aus dem sich die mit der Errichtung einer Infrastruktur für den schienengebundenen ÖPNV, deren Unterhaltung sowie deren Entsorgung am Ende ihrer Nutzungsdauer entstehenden Treibhausgase ergeben.
- Zwei Teilnehmende erkundigten sich, inwiefern der Wegfall von Stellplätzen für den MIV keinen Unterschied bei der Bewertung der beiden Alternativen mache und dass man Stellplätze für Betriebe und Personen mit speziellen Anforderungen berücksichtigen müsse (z.B. das Handwerk oder Personen mit körperlichen Einschränkungen). Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass die Stellplätze und Kurzzeitparkmöglichkeiten bei beiden Alternativen gleich geplant werden und dadurch keinen Unterschied darstellen. Die Stellflächen in den Nebenstraßen werden erhalten bleiben. Gesonderten Parkbedarf wird die Verwaltung bei den weiteren Planungen prüfen. Zudem gab die Verwaltung an, dass der bestehende Taxi-stand vom Neumarkt in die Hahnenstraße verlegt werde.
- Eine Teilnehmende erkundigte sich, ob der Platz für Fußgänger bei den Kriterien berücksichtigt werde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass es durch den Wegfall der MIV-Flächen bei beiden Alternativen sehr viel mehr Platz für Fußgänger geben werde. Das Flächenangebot für Fußgänger wird im Kriterienkatalog berücksichtigt.



- Ein Teilnehmender gab an, dass er das Kriterium „Auswirkungen auf das Stadtklima“ im Katalog vermisse und ergänzen möchte. Z.B.: Wie schneiden die unterschiedlichen Alternativen bei Starkregen ab? Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, das zu prüfen.
- Ein weiterer Teilnehmender gab an, dass ihm die Verkehrssicherheit beim Radverkehr fehle und bat nochmal zu prüfen, ob der Radverkehr nicht baulich vom MIV getrennt werden könne. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, das zu prüfen.
- Ein Teilnehmender gab an, dass er statt der „Fahrzeit“ die „Reisezeit“ und somit die Perspektive des Nutzers stärker berücksichtigt wissen möchte. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, das zu prüfen.

Torsten Kley-Steверding schließt unmittelbar an die Ausführungen an und erläutert den zweiten Bereich des Kriterienkatalogs: den Aufwand.

- Der Kriterienkatalog setzt sich aus zwei Bereichen zusammen: dem Nutzen und dem Aufwand. Der Aufwand betrachtet zwei Bereiche: Kosten und Umsetzung. Innerhalb dieser Bereiche gibt es zehn Ober- und 14 Unterkategorien (vgl. dazu die Präsentation und das Handout).
- Anders als beim Nutzen nimmt die Verwaltung der Stadt Köln anhand der Kategorien keine Bewertung vor. Die Ergebnisse der Kosten und Umsetzung werden in Faktenblättern deskriptiv dargelegt. Dafür wird die Planung ausgewertet. In die Faktenblätter fließen unter anderem mit ein: die Kostenschätzungen, die Nutzen-Kosten-Untersuchung, das Risikomanagement, usw. Sie fassen den Aufwand für beide Alternativen übersichtlich zusammen. Die Faktenblätter stellen keine Empfehlung der Stadtverwaltung dar. Sie dienen der technisch-fachlichen Zusammenfassung als Grundlage für den Alternativen-Vergleich.
- Auf Grundlage der Bewertung des Nutzens und der Auflistung des Aufwands erstellt die Verwaltung einen begründeten Vorschlag für die Beschlussvorlage. Die andere Planungsalternative wird als zweite Handlungsoption ebenfalls in die Beschlussvorlage einfließen.
- Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass die Planungen für beide Alternativen (oberirdisch und unterirdisch) bis Ende September 2023 abgeschlossen sein werden. Die Beschlussvorlage soll dann, nach Vorlage aller Gutachten, Ende dieses bzw. Anfang des kommenden Jahres eingereicht werden.
- Ein Teilnehmender gab an, dass er noch nicht nachvollziehen könne, wie die Bewertung des Nutzens und die Darstellung des Aufwands zusammengeführt werden und wie die qualitativen Beurteilungen aussehen werden. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass den qualitativen Begründungen selbstverständlich Zahlen und Simulationen zu Grunde gelegt werden, die Bewertung selbst aber nicht in Formeln dargestellt werde. Zudem erkundigte sich der Teilnehmende, wie der Ausfall von Rolltreppen oder Fahrstühlen in der Bewertung berücksichtigt würde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass sich dieser Art Ausfälle nicht sachlich quantifizieren ließen, die möglichen Ausfallrisiken von Aufzügen und Rolltreppen aber im Oberkriterium Haltestellen unter Zugänglichkeit/ Barrierefreiheit erfasst werden.



TOP4 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt Ascan Egerer einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine.

- Die fünfte Sitzung des politischen Begleitgremiums ist für den 5. Mai 2023 geplant. Die nächsten Fachgespräche finden am 10. und 22. Mai 2023 statt.
- Ein Teilnehmender bat darum, bei den anstehenden Darstellungen zu den Planungen Innenstadt (unterirdisch) für die Haltestellen auch über die Leistungsfähigkeit/Kapazität der Aufzüge nachzudenken und diese darzustellen.
- Im Nachgang wurde der Verwaltung der Stadt Köln ein Feedback-Zettel mit folgendem Inhalt übergeben: Die Option, die Busse über die Richard-Wagner-Straße zu führen, soll geprüft werden. Bitte dabei auch die Auswirkungen auf den Stadtbahnbetrieb und den Radverkehr prüfen. Gleichzeitig wird der Mischverkehr aus Bussen und Radverkehr in der Aachener Straße kritisiert, aber auch die parallele Busführung auf der Gleistrasse in der Hahnenstraße und auf dem Rudolfplatz.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)