



4. Fachgespräch

zur Ost-West-Achse
am 29.03.2023

- 1 Begrüßung und Rückblick
- 2 Nachtrag zum Bereich Innenstadt (oberirdisch)
- 3 Kriterienkatalog für die Alternativenbetrachtung im Bereich Innenstadt
- 4 Projektkommunikation und Ausblick



Begrüßung und Rückblick

1



Die Projektverantwortlichen

Gesamtprojektleitung
Amt 66: Hildegard Heide

Stellvertretene Gesamtprojektleitung
Amt 69: Torsten Kley-Steeverding

Beigeordneter für Mobilität
Ascan Egerer

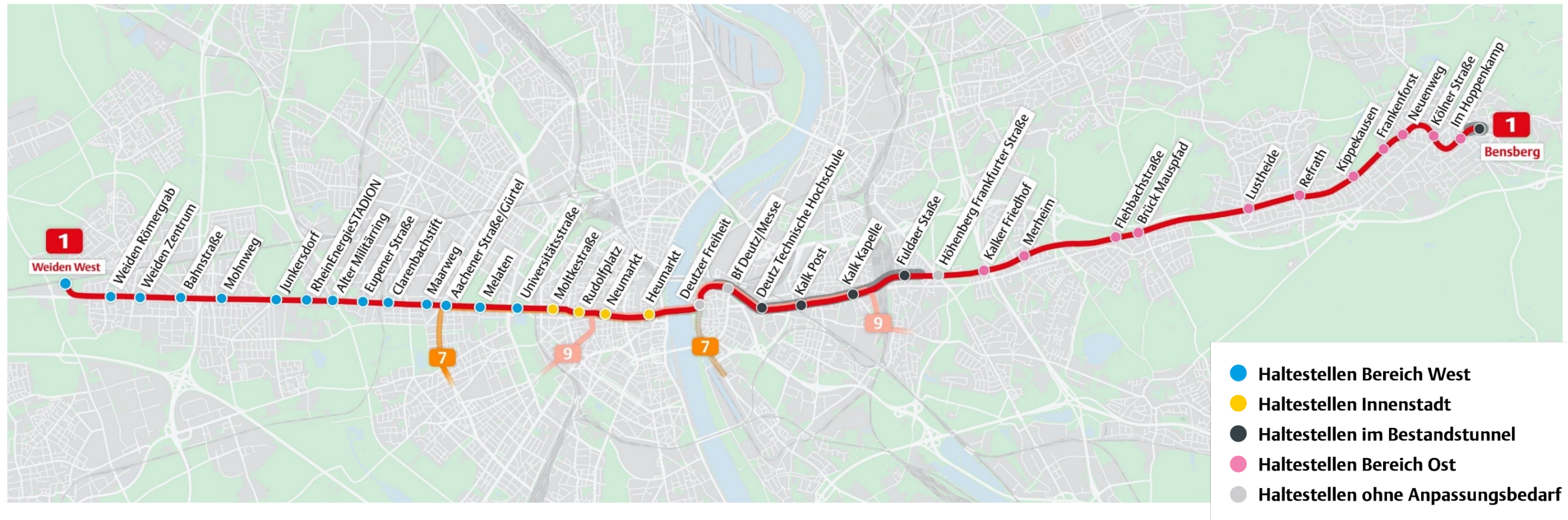
Amtsleitung 66
Silke Stach-Reinartz

Amtsleitung 69
Sonja Rode

KVB
Gunther Höhn
Klaus Köster
Thomas Dittermer



Übersicht Projektbereiche



Die Planungsbereiche der Ost-West-Achse

Abschnitt West

Innenstadt –
oberirdisch

Innenstadt –
unterirdisch

Bestandstunnel

Abschnitt Ost

Rheinisch-
Bergischer Kreis



Nachtrag zum Bereich Innenstadt (oberirdisch)

2



Innenstadt – oberirdisch



Hintergrund

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

- Heumarkt
- Neumarkt
- Rudolfplatz
- Moltkestraße

Umplanung des gesamten Straßenquerschnitts

Plätze sind nicht in Auftrag und Planung enthalten

Aktueller Beauftragungsstand

GP2 Innenstadt oberirdisch beauftragt:

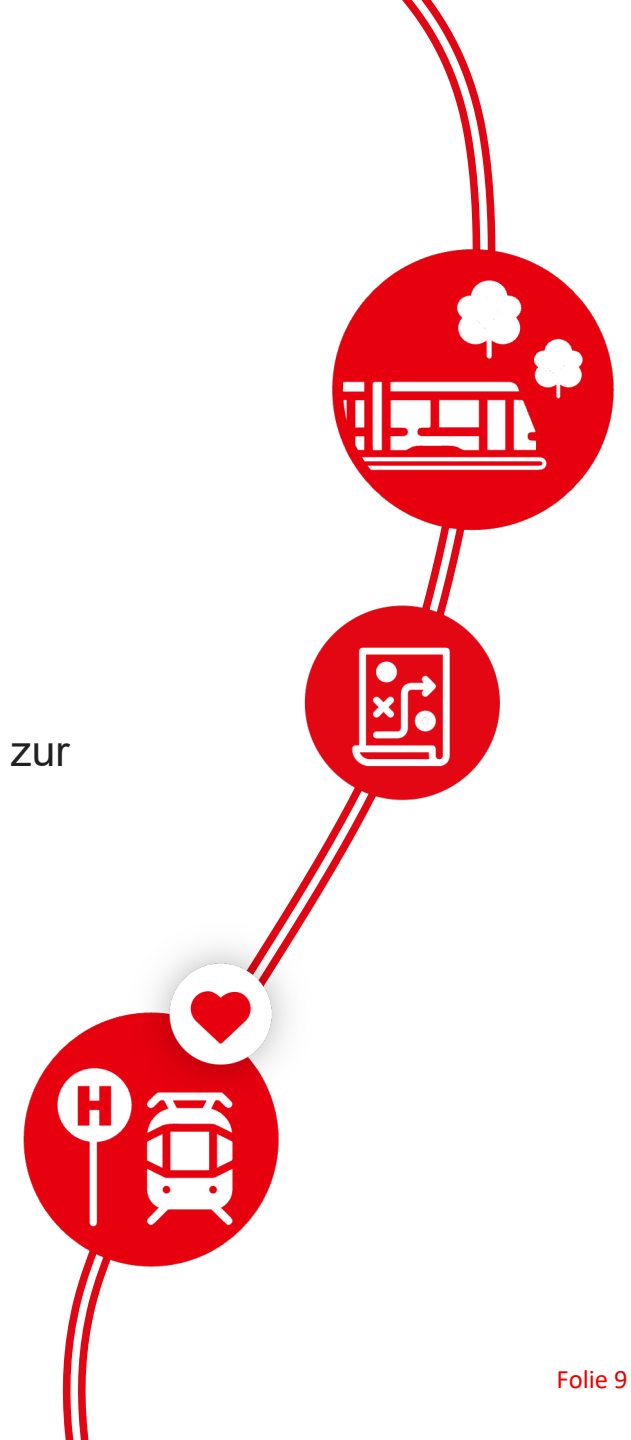
ARGE Bernard Gruppe SSF- Ingenieure

Projektsteuerung beauftragt:

ARGE Vössing weisemüller

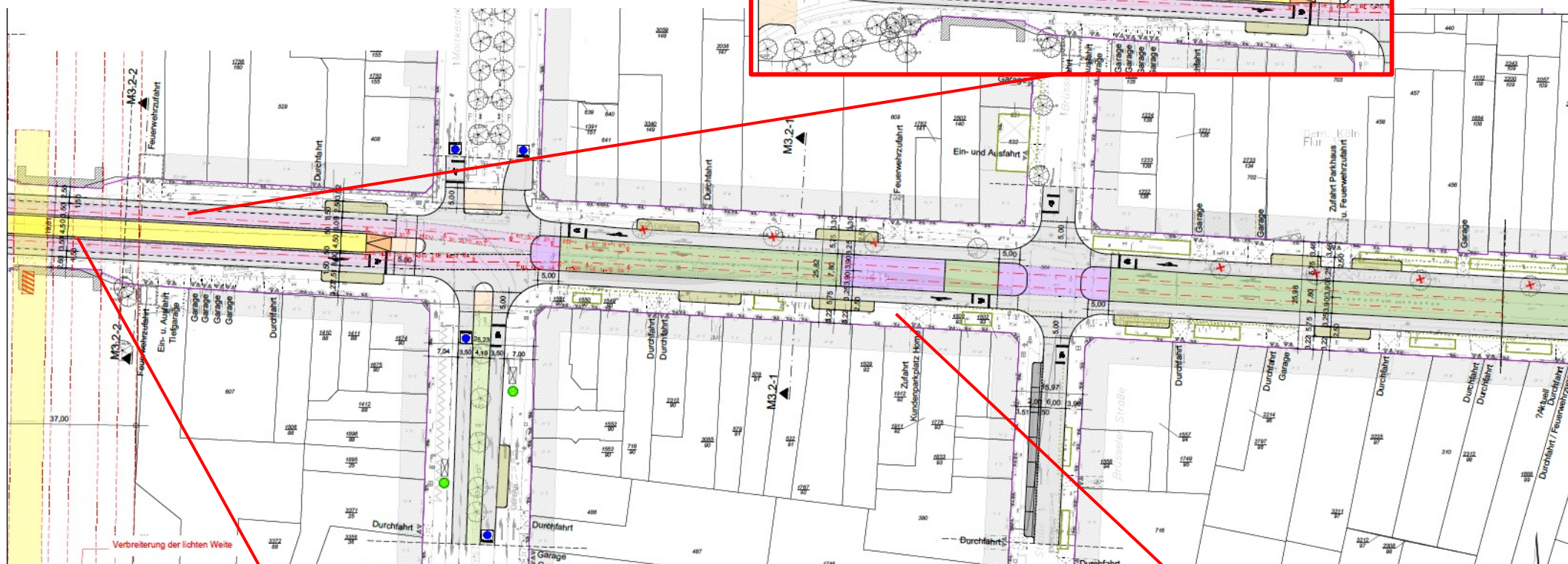
Rückmeldungen Bereich Innenstadt (oberirdisch)

- Mehrfache Anmerkungen im Rahmen der zwei Fachgespräche :
 - Insgesamt noch weniger Flächen für den motorisierten Individualverkehr
 - Keinerlei Durchgangsverkehr am Neumarkt
 - Breitere Radfahrstreifen
 - Zwei Bahnsteige auf dem Neumarkt nicht stadtverträglich – stattdessen Forderung zur Abwägung der Flächenansprüche bzw. Verlegung eines Bahnsteigs in die Cäcilienstraße
 - Vielfältige Meinungen zu den überfahrbaren Haltestellenkaps an der Haltestelle Moltkestraße
 - Stadtbahnhaltestelle Moltkestraße direkt an/unter den geplanten S-Bahnsteig verlegen
 - Führung der Buslinien durch die Richard-Wagner-Straße
 - Lob für mehr Fußgängerflächen am Heumarkt



Abschnitt Moltkestraße

Vorzugsvariante 3.2

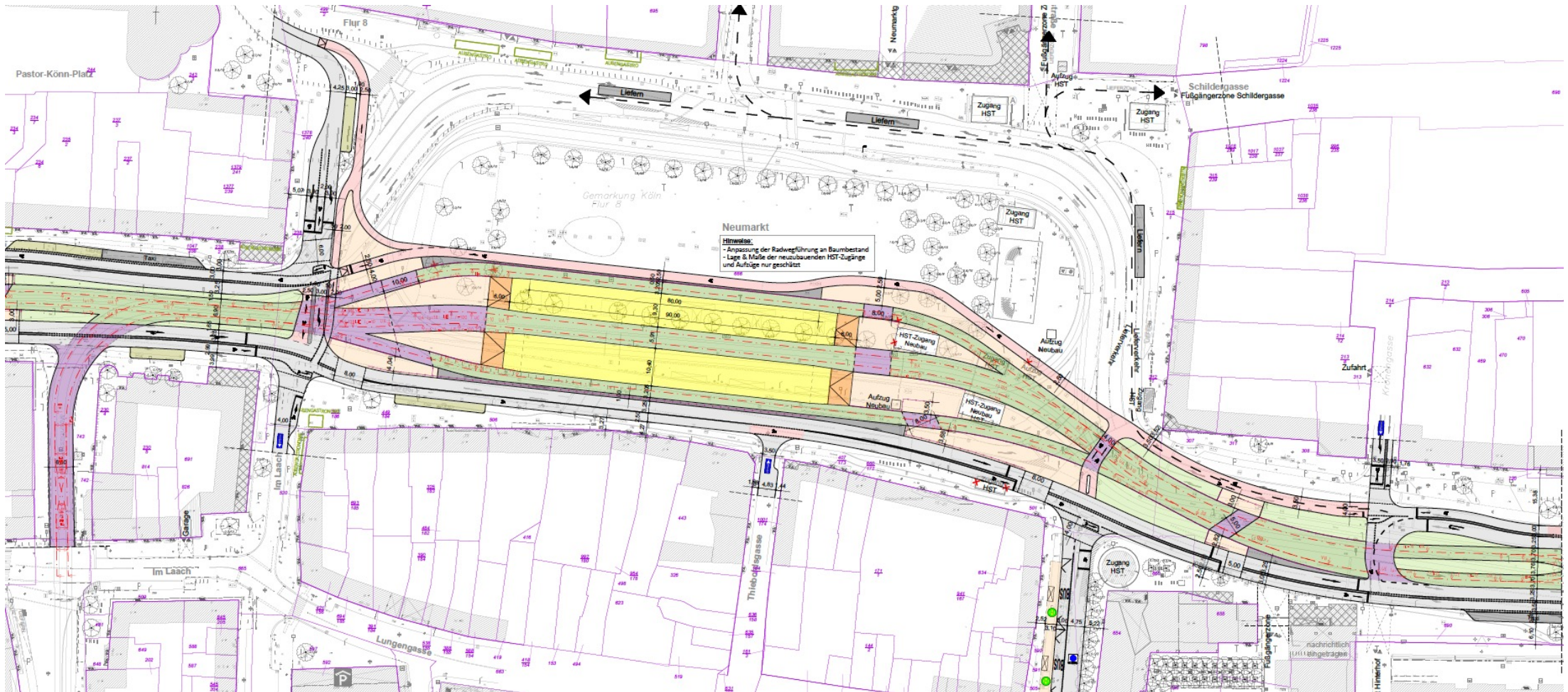


Begründung

- Ein Mittelbahnsteig zwischen Moltkestraße und Eisenbahnbrücke
- Bessere Verknüpfung mit zukünftiger S-Bahn-Anbindung
- Mehr Stellfläche für Gastronomie
- Keine Brückenverbreiterung am Eisenbahnhof erforderlich

Abschnitt Neumarkt

Bisherige Vorzugsvariante 6.2



Abschnitt Neumarkt

Alternative Variante 8.2

Vorteile

- städtebauliche Einbindung
- Erhalt des Baumkarrees auf dem Neumarkt
- Haltestelle weniger dominant
- Entzerrung der Fahrgastströme
- nördliches Umfahrgleis für Einsatzfahrzeuge in Ri. Westen nutzbar

Nachteile

- Schlechtere Erreichbarkeit und Orientierung
- Aufwendigere Umsteigewege und
Fahrbahnquerungen zwischen den Linien
- Weniger repräsentative Lage der Haltestelle
- geringere betriebliche Flexibilität im Störfall

Dezernat für Mobilität

Amt für Straßen und Radwegbau + Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau

Veröffentlichung Varianten und Kriterienkatalog aus dem Bereich Innenstadt

- Die Verwaltung der Stadt Köln hat alle Varianten sowie den Kriterienkatalog zur Bewertung der Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (oberirdisch) veröffentlicht
- Seit dem 10. März 2023 auf der Projektwebsite der Stadt Köln
- Die Dokumente für den Bereich Innenstadt (unterirdisch) werden ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

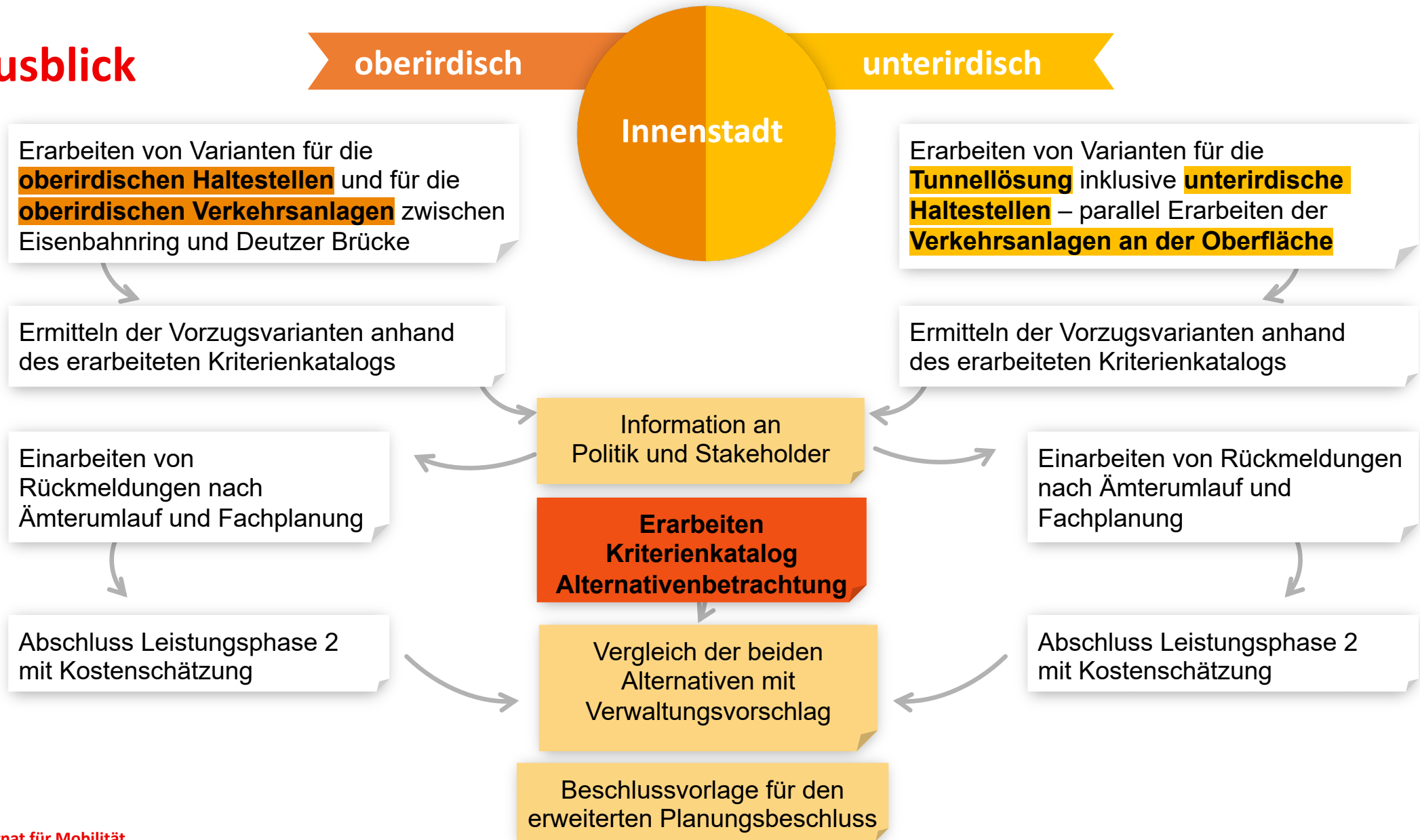


Kriterienkatalog für die Alternativenbetrachtung im Bereich Innenstadt

3



Ausblick



Erarbeiten eines Kriterienkatalogs zur Alternativenbetrachtung

1. Entwickeln eines Kriterienkatalogs und Bewertungsmethodik durch die Generalplaner in Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit Projektgruppe sowie KVB
2. Ämter übergreifende Abstimmung und Diskussion
3. Vorstellen im Politischen Begleitgremium
4. Vorstellen bei den Stakeholdergruppen
5. Finalisierung des Kriterienkatalogs





Berücksichtigung der politischen Ziele

1. [...] Beschluss 3211/2018 Ost-West-Achse:
Entscheidung über die Vorzugsvariante und Vorbereitung eines
Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses vom
18.12.2018

- Berücksichtigung der Eckpunkte der Bürgerbeteiligung
 - Reduzieren des motorisierten Individualverkehrs
 - Ausbau des Umweltverbundes
 - Steigern der Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Straßen
- Optimieren des Verkehrs auf dem gesamten Streckenverlauf zwischen Weiden West und Heumarkt
- Entfall der oberirdischen PKW-Stellflächen zwischen Eisenbahnring und Heumarkt
- Verlegen der Stadtbahngleise von der Richard-Wagner-Str. in die Aachener Str. (Prüfung)
- Neuordnen der Aachener Str. zwischen Eisenbahnring und Rudolfplatz



2. [...] Beschluss 2374/2021 Umsetzung durchgehender Achsen
für den Radverkehr vom 23.11.2021

- Eigene Radspur mit einer Mindestbreite von 2,50 m, wenn möglich vom motorisiertem Individualverkehr (MIV) getrennt



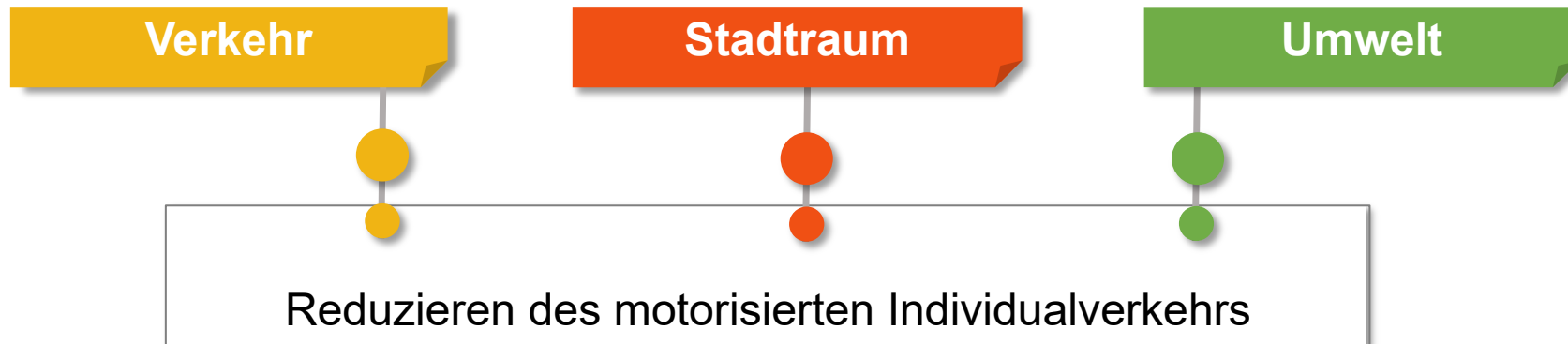
3. [...] Beschluss 5681/2008 Städtebaulicher Masterplan für die
Kölner Innenstadt vom 05.05.2009

- Integrieren von Nebenanlagen und Bahnkörper in den Stadtraum
- Bündeln von Verkehrsflächen & Vermeidung von Restflächen
- Stärken von Platzräumen
- Reduzieren von Barriere- bzw. Trennwirkung der Verkehrsanlagen
- Schaffen direkter/intuitiver Wegeverbindungen
- Sichern und entwickeln von Baumbeständen und Grünstrukturen
- Schutz & Betonung markanter Blickbeziehungen
- Respektvoller Umgang mit bauhistorischem Erbe & Denkmälern



Berücksichtigung der politischen Ziele

Politische Ziele in drei Zielfelder übersetzt:



NUTZEN

Drei Zielfelder:

- **Verkehr**
- **Stadtraum**
- **Umwelt**

→ 11 Ober- und weitere Unterkriterien

Verkehr

- Stadtbahnverkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Haltestellen

Stadtraum

- Aufenthaltsqualität
- Räumliche Vernetzung
- Stadtbild und Städtebau

Umwelt

- Oberflächengestaltung
- Begrünung
- Umweltbelastungen

Verkehr

5 Oberkriterien

17 Unterkriterien

Stadtbahnverkehr

- Fahrzeit
- Störungsanfälligkeit
- Querung mit Rad-, Fußverkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV)
- Betriebliche Flexibilität

Motorisierter Individualverkehr

- Erreichbarkeit Anrainer / Lieferverkehr
- Ausweichrouten
- Fahrzeit

Radverkehr

- Übersichtlichkeit
- Geradlinige Verbindung
- Innerstädtische Verknüpfung in Nord-Süd-Richtung

Fußverkehr

- Übersichtlichkeit
- Querungsmöglichkeiten
- Flächenangebot

Haltestellen

- Zugänglichkeit / Barrierefreiheit
- Übersichtlichkeit / Orientierung
- Soziale Kontrolle
- Umsteigedauer

Stadtraum

3 Oberkriterien

8 Unterkriterien

Aufenthaltsqualität

- Integration von Verkehrsanlagen im Stadtraum
- Räume und Plätze

Räumlichen Vernetzung

- Auswirkungen auf Nord-Süd-Beziehungen
- Wegeverbindungen
- Reduzierte Trennwirkung der Verkehrsanlagen

Stadtbild und Städtebau

- Betonung markanter Blickbeziehungen
- Einbindung städtebaulicher Projekte
- Berücksichtigung bauhistorisches Erbe und Denkmäler

Umwelt

3 Oberkriterien

7 Unterkriterien

Oberflächengestaltung

- Flächenentsiegelung

Begrünung

- Neupflanzung Bäume
- Erhalt von Bäumen
- Beschattung
- Grünflächen

Umweltbelastungen

- Schall und Erschütterungen
- CO₂-Bilanz

Nicht enthaltene Kriterien

Muss-Kriterien:

- Verkehrssicherheit
- Technische Machbarkeit
- Vorrecht der Stadtbahn bei der Signalsteuerung
- Berücksichtigung flankierender Projekte und Baumaßnahmen

Keinen Einfluss auf die Abwägung haben:

- Flächenangebot Radverkehr
- Standorte für Fahrradabstellanlagen
- Führung der Buslinien
- Entfall der oberirdischen PKW-Stellflächen
- Konzepte zu Carsharing und E-Ladesäulen

NUTZEN

Drei Zielfelder:

- **Verkehr**
- **Stadtraum**
- **Umwelt**

→ 11 Ober- und weitere Unterkriterien

Bewertung:

Größtmöglicher **NUTZEN** für das jeweilige Oberkriterium

Vorgehen:

Qualitative Beurteilung von jedem Oberkriterium anhand der Unterkriterien

Der Kriterien- katalog

AUFWAND

Zwei Bereiche:

- **Kosten**
- **Umsetzung**

Handout

- Erläuterungen zu allen Unterkriterien des Nutzens und Unterkategorien des Aufwands
- Wird Ihnen zusammen mit der Präsentation zugestellt



Beurteilung der Oberkriterien

Methodik

- Die Alternativen werden ausschließlich innerhalb der Oberkriterien verglichen
- Die qualitative Beurteilung orientiert sich am größtmöglichen Nutzen
- Die Begründung wird anhand der Unterkriterien ausformuliert und transparent aufbereitet

Wichtig

Die Verwaltung der Stadt Köln vergleicht keine Zielfelder oder wägt sie gegeneinander ab.



Kosten

- Investitionskosten
- Instandhaltungs- und Erneuerungskosten
- Betriebskosten
- Finanzierung
- Abschreibung

Umsetzung

- Zuwendungsfähigkeit
- Genehmigungsverfahren (Klagerisiko)
- Bauzeit
- Baugrund
- Bauausführung

AUFWAND

Zwei Bereiche:

- **Kosten**
- **Umsetzung**

→ 10 Ober- und weitere Unterkategorien

Kosten

5 Hauptkategorien

4 Unterkategorien

Investitionskosten

**Instandhaltungs- und
Erneuerungskosten**

Betriebskosten

- Anlagen
- Betrieb

Finanzierung

- Förderung
- Eigenanteil Stadt Köln

Abschreibung

Umsetzung

5 Hauptkategorien

10 Unterkategorien

Zuwendungsfähigkeit

**Genehmigungsverfahren
(Klagerisiko)**

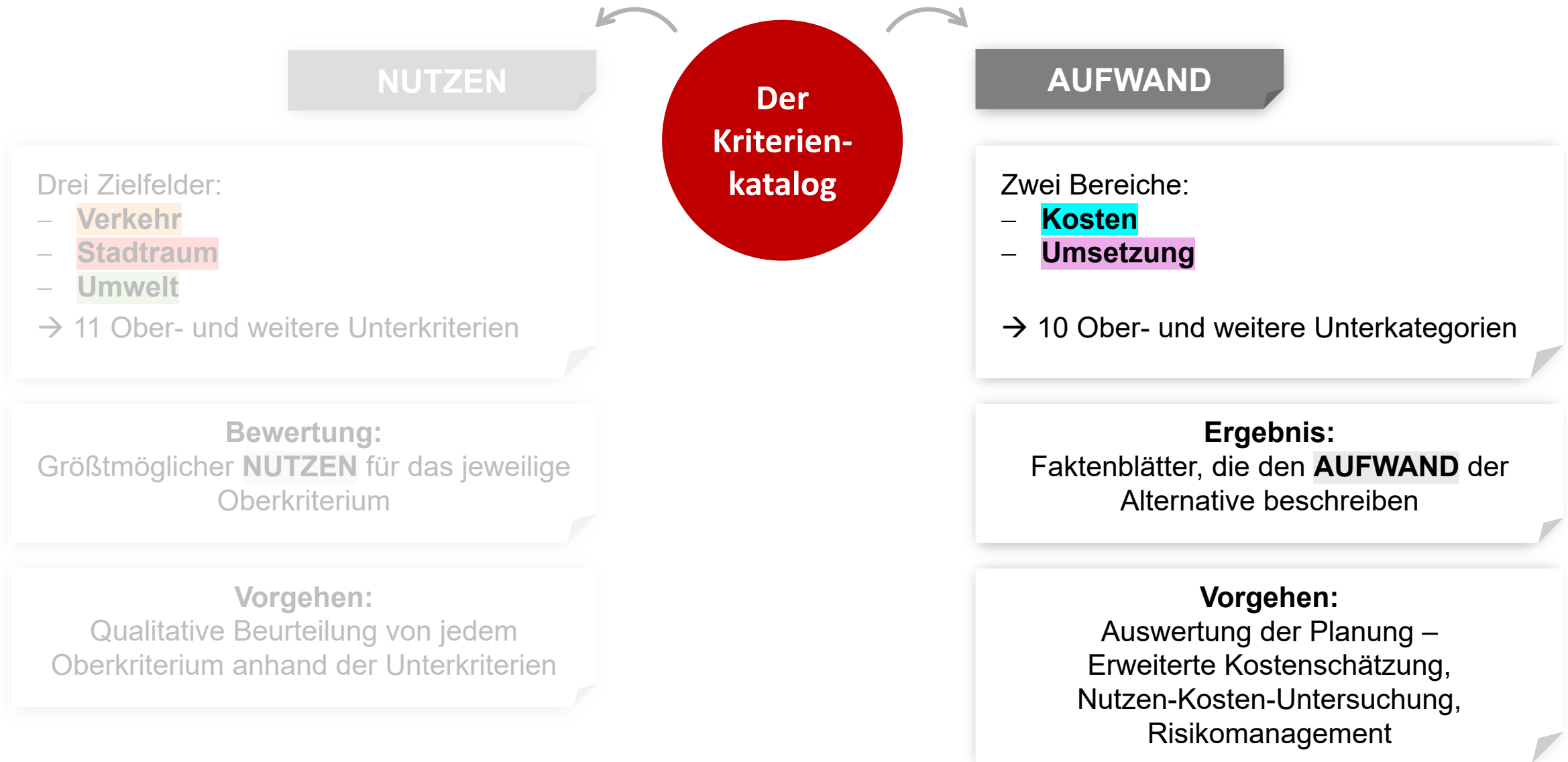
Bauzeit

Baugrund

- Bodenverhältnisse
- Hydrologie
- Archäologie
- Ver- und Entsorgungsleitungen

Bauausführung

- Komplexität
- Bauleistik
- Einschränkung für Anrainer
- Einschränkungen für Einzelhandel und Betriebe
- Baulärm und -erschütterungen
- Verkehrliche Einschränkungen



Darstellen des Aufwands

Methodik

- Auswertung der Planung für beide Alternativen
- Faktenblätter fassen den Aufwand für beide Alternativen übersichtlich zusammen

Wichtig

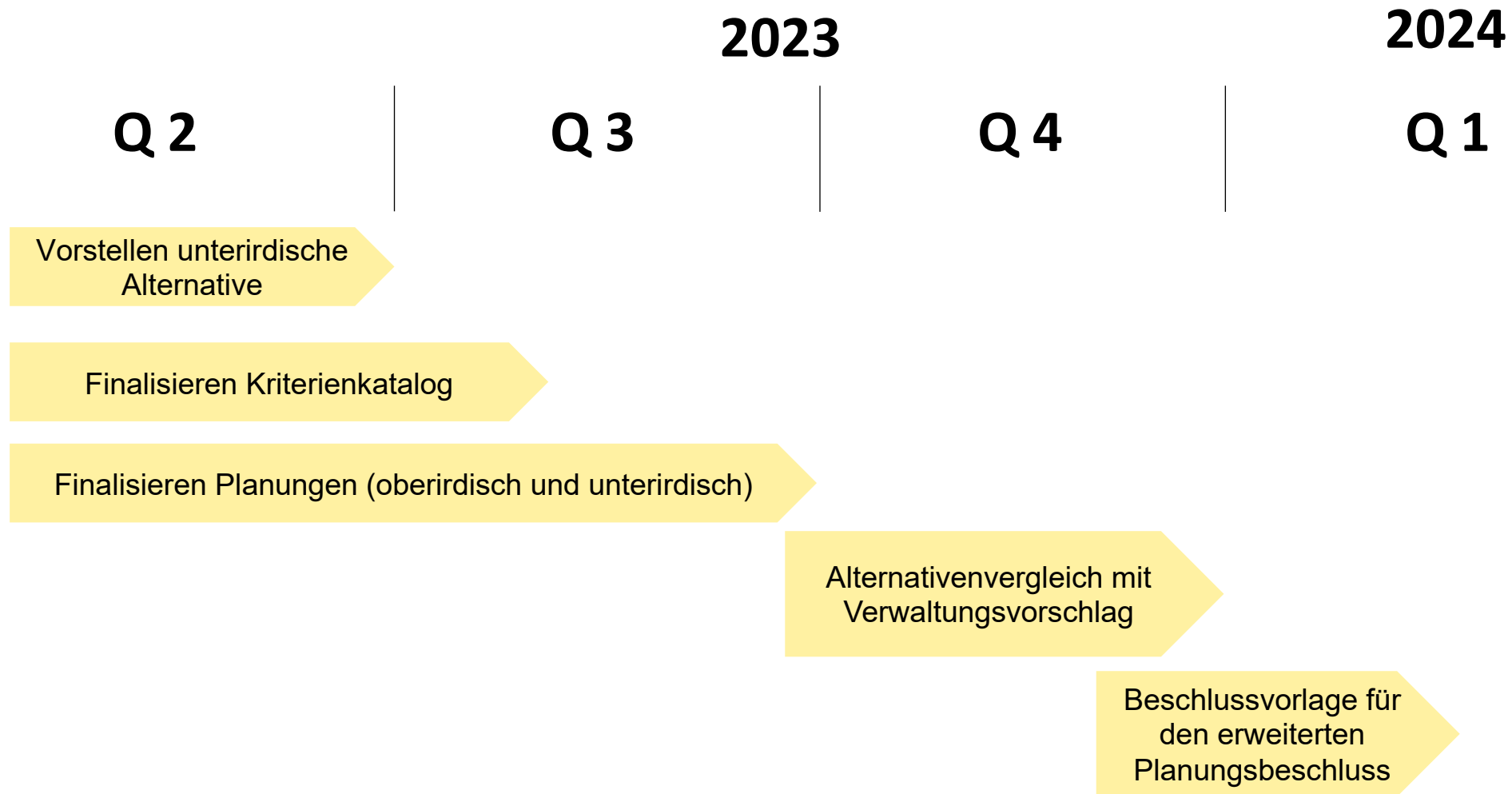
Die Faktenblätter stellen keine Empfehlung der Stadtverwaltung dar. Sie dienen der technisch-fachlichen Zusammenfassung als Grundlage für den Alternativenvergleich.



Beschlussvorlage mit Vorschlag der Verwaltung

- Auf Grundlage der abgeschlossenen Planung erfolgt die Bewertung des Nutzens und die Auflistung des Aufwands für beide Alternativen (oberirdisch und unterirdisch)
- Auf der Grundlage dieser Ergebnisse erstellt die Verwaltung der Stadt Köln einen begründeten Vorschlag für den Beschluss
- Beide Alternativen werden in der Beschlussvorlage eingereicht
- Die Entscheidung liegt beim Rat der Stadt Köln

Aktuelle Terminalschiene im Bereich Innenstadt





**Welche Verständnis
fragen haben Sie?**

Nächste Schritte

- Sie haben die Möglichkeit den Kriterienkatalog mit Nutzen und Aufwand zu sichten
- Dazu stellen wir Ihnen die Präsentation und das Handout bereit
- Wir freuen uns auf Ihre **Fragen, Anmerkungen und Rückmeldungen bis zum 28. April 2023**
- Bitte wenden Sie sich dazu an:
T: 0221 221-32139
E: strassen-radwegebau@stadt-koeln.de





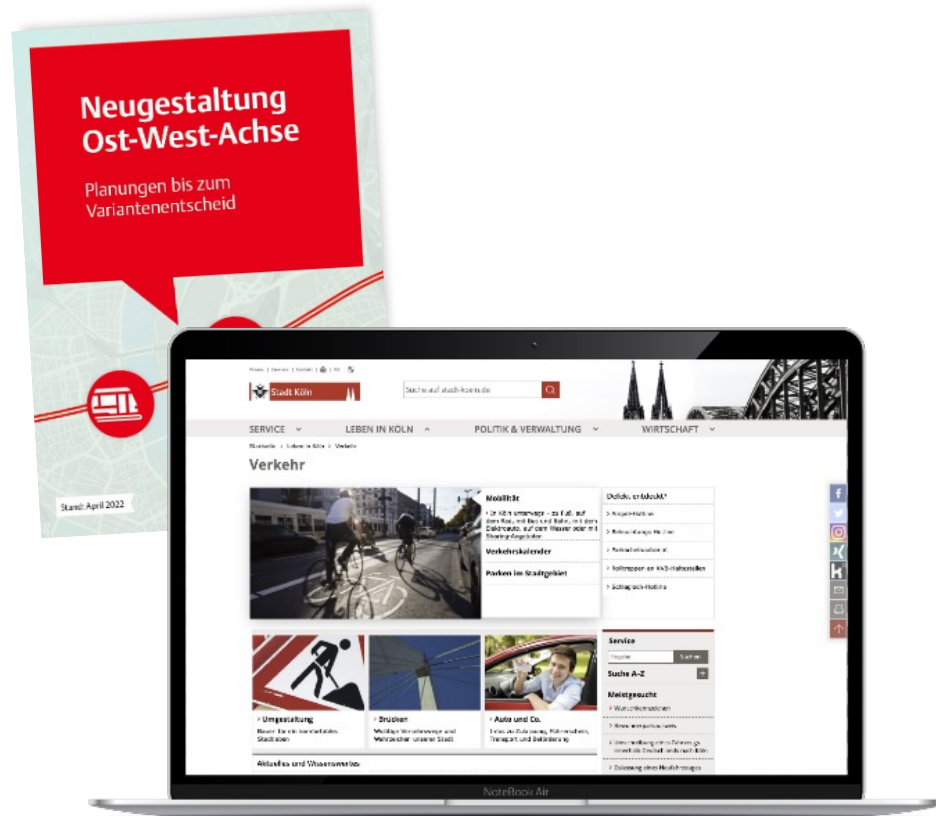
Projektkommunikation und Ausblick



4

Projektkommunikation

So beteiligen wir



Kommunikationsmittel

Aktuell

- Projekt-Webseite www.stadt-koeln.de/ost-west-achse
- Auswertung der Beteiligung zum Abschnitt West online
- Veröffentlichung Varianten Innenstadt (oberirdisch)

Dialogformate

Ausblick

- Nächste Fachgespräche im Mai 2023

Nachbereitung

So informieren wir die Öffentlichkeit

- Pressemitteilung am Donnerstag, 30. März 2023
- Veröffentlichung eines Kurzberichtes auf der Projekt-Webseite

So bereiten wir den Termin für Sie nach

Die Besprechungsergebnisse werden in einem Ergebnisprotokoll festgehalten und mit der Präsentation veröffentlicht.

Sie erhalten das Handout mit den Erläuterungen zum Kriterienkatalog per E-Mail.

Fragen oder Hinweise dazu an:
strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

Ausblick auf die 5. Fachgespräche

Ausblick Themenplanung 2023

5. Sitzung des politischen Begleitgremiums am 5. Mai 2023

5. Serie der Fachgespräche am 10. und 22. Mai 2023

Vorzugsvarianten für Haltestellen und Verkehrsanlagen im Bereich Innenstadt für die unterirdische 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.**

