



**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
30.03.2023

Ergebnisprotokoll

über die **4. Sitzung des politischen Begleitgremiums** zum Projekt
„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Freitag, den 10. März 2023,
13:30 Uhr bis 15:30 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

Lino Hammer

Vorsitzender, Bündnis 90/Die Grünen

Lars Wahlen

Bündnis 90/Die Grünen

Teresa De Bellis-Olinger

CDU

Lukas Lorenz

SPD

Güldane Tokyürek

Die Linke

Dr. Christian Beese

FDP



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Stadtentwicklungspolitische Sprecher*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Isabella Venturini	Volt
Ralph Sterck	FDP
Hans Schwanitz	Bündnis 90/Die Grünen (in Vertr. Fr. Pakulat)
Monika Roß-Belkner	CDU (in Vertr. Hr. Kienitz)

Bezirksbürgermeister*innen

Andreas Hupke	Innenstadt
Cornelia Weitekamp	Lindenthal

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steverding	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
Stephanie Dietz	Abteilungsleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Sonja Rode	Amtsleiterin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Amt für Verkehrsmanagement
Peter Kösterke	Projektingenieur Stadtplanungsamt
Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III – Mobilität

Kölner Verkehrs-Betriebe-AG

Stefanie Haaks	Vorstandsvorsitzende
Gunther Höhn	Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Gudrun Meyer

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

Schritfführer

Jan Zederbohm

Lots* GmbH

Nicht anwesende Mitglieder

Christine Seiger

Bündnis 90/Die Grünen

Michael Frenzel

SPD

Christiane Jäger

SPD

Michael Weisenstein

Die Linke

Max Pargmann

Volt

Claudia Greven-Thürmer

Kalk

Niklas Kienitz

CDU

Sabine Pakulat

Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

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

TOP1 | Begrüßung

- Ascan Egerer stellt die Anwesenden aus der Verwaltung und der 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 Vertretungen des Rats der Stadt Köln 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“ dar.

- Beim Planungsabschnitt Moltkestraße war bisher die Variante 1 als Vorzugsvariante ermittelt worden (zwei überfahrbare Seitenbahnsteige zwischen Moltkestraße und Brüsseler Straße). 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 Bahntrasse gequert werden muss (Schutzstreifen für Radverkehr). Zudem ist für die Variante 3.2 keine Brückenverbreiterung am Eisenbahnring notwendig.
- Eine Teilnehmende wollte wissen, ob die Änderungen auf Grundlage der Rückmeldungen der Stakeholder vorgenommen worden sind. Die Verwaltung der Stadt Köln erläuterte, dass es Stakeholder-Gruppen gibt, die sich für diese Variante ausgesprochen haben, die Entscheidung allerdings aufgrund verwaltungsinterner Bedenken getroffen wurde.
- Stefanie Haaks gab zu bedenken, dass die Vorteile beim Umsteigen zur geplanten S-Bahn nur gegeben seien, wenn eine Treppe und ein Aufzug direkt vom S-Bahnsteig auf den Mittelbahnsteig führen würden. Eine damit verbundene Verbreiterung des Mittelbahnsteigs hätte aber wiederum Folgen für die MIV- und Radverkehrsführung. Sollten die Zugänge vom S-Bahnsteig zum Mittelbahnsteig nicht unmittelbar möglich sein, wären die Vorteile der Barrierefreiheit nicht gegeben, da weiterhin mindestens eine Fahrbahn gequert werden müsste. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass derzeit ein Abgang vom S-Bahnsteig auf den südlichen Gehweg geplant sei. Die Fahrbahnquerung sei allerdings nicht mit dem heutigen Verkehr zu vergleichen, da es hier nur noch Anliegerverkehr geben



würde. Darüber hinaus sei man in Rücksprache mit der Deutschen Bahn hinsichtlich der Planungen zum S-Bahnsteig.

- Zwei Teilnehmende baten darum, nochmal zu prüfen, ob eine Verbreiterung des Mittelbahnsteigs verkehrstechnisch mit Blick auf die Führung des MIV und Radverkehrs möglich sei und inwieweit ein direkter Zugang vom S-Bahnsteig zum Mittelbahnsteig umgesetzt werden könnte.
- Beim Planungsabschnitt Neumarkt war bisher die Variante 6.2 als Vorzugsvariante ermittelt worden (zwei Mittelbahnsteige südlich vom Neumarkt). In der Fortschreibung der Planung hat sich aufgrund neuer Vorgaben zur Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV ergeben, dass auch die Variante 8.2 (ein Mittelbahnsteig südlich vom Neumarkt und ein Mittelbahnsteig in der Cäcilienstraße) in den weiteren Planungen berücksichtigt wird. Ausschlaggebend dafür sind die bessere städtebauliche Einbindung und der Erhalt der inneren Platzfläche des Neumarkts sowie die Entzerrung der Fahrgastströme.
- Stefanie Haaks gab an, dass die Variante 8.2 aus betrieblicher Sicht der KVB die schlechtere Variante darstelle.
- Ein Teilnehmender fragte nach, wo bei dieser Variante auf dem Bahnsteig Cäcilienstraße der Umstieg in die U-Bahn möglich sei und ob die beiden Bahnsteige durchgehend fußläufig miteinander verbunden seien. Die Verwaltung der Stadt Köln zeigte anhand der Planungsansicht die beiden Treppenabgänge (eine feste Treppe und zwei Fahrtreppen) im westlichen Bereich des Bahnsteigs. Ein Aufzug sei nur südlich in Richtung Fleischmengergasse möglich, dafür müsse man die Fahrbahn queren. Eine direkte fußläufige Verbindung zum Neumarkt bzw. zwischen den beiden Bahnsteigen ohne die Querung einer Fahrbahn sei nach verkehrstechnischer Prüfung nicht möglich.
- Eine Teilnehmende fragte nach, ob auch dies Ergebnis einer ämterübergreifenden Diskussion sei, und gab an, dass die Variante aus ihrer Sicht nicht benutzerfreundlich sei. Zudem erkundigte sie sich, ob man den Erhalt der Bäume am Neumarkt bei dieser Variante sicher gewährleisten könne und wie die MIV-Führung hier geplant sei. Die Verwaltung der Stadt Köln erläuterte, dass auch diese Variante ämterübergreifend abgestimmt sei. Zudem sei ein Erhalt der Bäume auf dem Neumarkt das Ziel, dies könne aber mit Sicherheit erst im weiteren Planungsverfahren gesagt werden. Der MIV wird ebenso wie in der Variante 6.2 großräumig bereits ab Deutz umgelenkt und auf die umliegenden Straßen wie Severinsbrücke, die Bäche bzw. die Nord-Süd-Fahrt verteilt.
- Ein Teilnehmender fügte an, dass diese Variante für ihn nicht intuitiv sei und fragte, warum man im Osten einsteigen müsse, wenn man in den Westen fahren wolle und umgekehrt. Zudem fragte er, ob am Neumarkt entlang des durchlaufenden Gleises ein Zaun errichtet werden müsse, um Fußgänger und Radverkehr vom Bahnverkehr zu trennen. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass die Lage der Bahnsteige bewusst so gewählt wurde, da das nördliche Gleis (Umfahrungsgleis), das in Richtung Westen führt, auch von Rettungsdiensten genutzt werden soll. Die Abstimmungen hierzu laufen derzeit. Zudem wies die Verwaltung der Stadt Köln darauf hin, dass die Planungen berücksichtigen, dass keine Personen zu Schaden kommen (z. B. durch Geländer oder Zäune). Dies werde im weiteren Planungsverfahren für den Fuß- und Radverkehr geprüft.



- Gunther Höhn fügte hinzu, dass bei dieser Variante auch zu prüfen sei, wie sich die Fahrgastströme verhalten werden. Dabei könnten insbesondere auf dem Bahnsteig in der Cäcilienstraße Menschentrauben entstehen, die sich nicht schnell auflösen ließen. Er gab darüber hinaus zu bedenken, dass das Wurzelwerk der Baumreihe auf dem Neumarkt sehr groß und der Erhalt der Bäume fraglich sei. Ferner müsse man bei einer oberirdischen Alternative in jedem Fall davon ausgehen, dass die Fahrzeuge mit Schritttempo verkehren müssten, um die Sicherheit der Fußgänger auf dem Neumarkt zu gewährleisten. Dies wiederum habe Auswirkungen auf die Fahrtzeiten. Die Verwaltung der Stadt Köln ergänzte, dass die Ströme der zu Fuß Gehenden bereits simuliert wurden und sich auf dem Bahnsteig in der Cäcilienstraße keine auffällig großen Fahrgasttrauben bildeten.
- Ein Teilnehmender erklärte, dass er einen gewissen Zeitverlust nicht schlimm fände, wenn am Ende die beste Variante gewinnen würde. Das größere Risiko ginge vom derzeitigen MIV aus. Er verwies auf die Zülpicher Straße, an der es eine ähnliche Haltestellensituation heute schon gäbe.
- Ein Teilnehmender gab an, dass er es grundsätzlich für richtig halte, dass eine weitere Variante nochmal eingehend geprüft werde, allerdings müsse man sehr genau überlegen, wie Städtebau und Verkehr gegeneinander abzuwägen seien.

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 zu erarbeiten, der in die Beschlussvorlage für den erweiterten Planungsbeschluss einfließen wird.
- Der Kriterienkatalog und die Bewertungsmethodik wurden durch den Generalplaner Innenstadt in enger Zusammenarbeit mit der Projektsteuerung und in Abstimmung mit der Projektgruppe sowie der KVB entwickelt. Der aktuelle Arbeitsstand wird im politischen Begleitgremium, dem nächsten Stakeholderfachgespräch und den an der Planung beteiligten Personen 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 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.
- Ein Teilnehmender stellte in Frage, warum die Busführung keinen Einfluss auf die Abwägung habe. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass diese in beiden Fällen gewährleistet sei, allerdings im Falle einer oberirdischen Alternative teilweise über die Bahntrasse, im Falle einer unterirdischen Alternative über die Richard-Wagner-Straße. Die Wegführung könne man aber auch bei Bedarf und nach weiteren Prüfungen anpassen. Daraufhin wurde die Bitte geäußert zu prüfen, inwiefern die Busführung ggf. doch in den Kriterienkatalog aufgenommen werden soll.
- Ein weiterer Teilnehmer erkundigte sich, inwiefern der MIV-Grundnetz-Beschluss Teil der Planungen in der Innenstadt sei. Die Verwaltung der Stadt Köln und andere Teilnehmende des politischen Begleitgremiums gaben an, dass die Innenstadt nicht Teil des MIV-Grundnetz-Beschlusses sei.
- Darüber hinaus erkundigte sich der Teilnehmer, warum Verkehrssicherheit ein „Muss-Kriterium“ sei. Hier würde es doch Unterschiede bei einer oberirdischen und einer unterirdischen Alternative geben, z. B. im Hinblick auf Personenschäden. Die Verwaltung der Stadt Köln erläuterte, dass es für die Verkehrssicherheit grundsätzliche Standards gäbe, die alternativenunabhängig einzuhalten seien.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob der Kriterienkatalog auch auf die Bereiche West und Ost angewendet werde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass der Kriterienkatalog ausschließlich die beiden Planungsalternativen (oberirdisch und unterirdisch) in der Innenstadt untersuche und einordne.

Torsten Kley-Steverding 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 zweitplatzierte Planungsalternative wird als zweite Handlungsoption ebenfalls in der Beschlussvorlage beschrieben.
- 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 Teilnehmer erkundigte sich, ob für die unterirdische Alternative ein Gutachten erstellt werde, das die Beeinflussung des Grundwassers zeigt. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass dies erst in Leistungsphase 3 beauftragt wird, falls sich der Rat für die unterirdische Alternative entscheidet, die Grundwasserstände aber selbstverständlich berücksichtigt würden.

TOP4 | Projektkommunikation und Ausblick

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

- Das nächste Fachgespräch findet am 29. März 2023 statt. Die fünfte Sitzung des politischen Begleitgremiums ist für den 5. Mai 2023 geplant.
- Ein Teilnehmender äußerte die Bitte, vergleichbare Planungsbeispiele mit ähnlicher Taktung aus europäischen Städten einzubinden. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an zu recherchieren und die Option zu prüfen.
- Eine weitere Teilnehmende erneuerte ihren Wunsch, auch externe Expert*innen in die Debatten und das politische Begleitgremium einzubeziehen. Namentlich genannt wurden: Dr. Christoph Müller (Geschäftsführer des Vereins Deutscher Zementwerke e. V.) und Jens-Günter Lang (Vorstand der Hamburger Hochbahn AG und U5 Projektleitung). Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, solche Gespräche vorzubereiten.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)

Anlage:



Liste der Stakeholder

Liste der Stakeholder

Vertreter*innen nachstehender Organisationen, Vereine und Initiativen haben an mindestens einem der Fachgespräche zur Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse teilgenommen.

1	ADAC Nordrhein e. V.
2	ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Köln e. V.
3	Agora Köln
4	Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
5	Architektenkammer NRW
6	BUND NRW e. V.
7	Bürgerinitiative "Köln kann auch anders"
8	Bürgerinitiative Grüngürtel für alle
9	Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt
10	Bürgerinteressensgemeinschaft Junkersdorf
11	Bürgerinteressensgemeinschaft Weiden
12	Bürgerverein Müngersdorf
13	Contipark Parkgaragen ges. mbH
14	D-Gruppe
15	design Team c Prof. Coersmeier
16	Einzelhandelsverband Nordrhein-Westfalen Aachen Düren Köln e.V.
17	Fuss e.V. Köln
18	Handwerkskammer zu Köln



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

19	Haus der Architektur Köln
20	Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) Nordrhein e. V. im Reg-Bez. Köln
21	Industrie- und Handelskammer zu Köln
22	Interessengemeinschaft Neue Straßenbahn
23	Interessengemeinschaft/BI "Oben bleiben"
24	Interessengemeinschaft Braunsfelder Bürger:innen IGBB
25	Kölner Haus- und Grundbesitzer:innen
26	Kölner Parkhaus- und Parkplatz-Gesellschaft mbH
27	KölnTourismus GmbH
28	Kreishandwerkerschaft Köln
29	Kreissparkasse Köln
30	LNU Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW
31	NABU Stadtverband Köln e. V.
32	Pro Bahn Regionalverband Rheinland e. V.
33	Radkomm e. V.
34	Stadtmarketing Köln e. V.
35	Verkehrclub Deutschland (VCD) Regionalverband Köln e. V.