



**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  
13.06.2023

## Ergebnisprotokoll

zur **fünften Fachgesprächsreihe** im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Mittwoch, 10. Mai 2023, 15:00 bis 17:30 Uhr und am Montag, 22. Mai 2023, 15:00 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“
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Bürgerinitiative „Köln kann auch anders“
- Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt
- D-Gruppe
- design Team c GmbH
- Fuß e.V. Köln
- Handwerkskammer zu Köln
- Haus der Architektur Köln
- Hotel- und Gaststättenverband Nordrhein e.V. im Reg.-Bez. Köln



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Interessensgemeinschaft Zukunft Neumarkt
- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „oben bleiben“
- Kölner Haus- und Grundbesitzerverein
- Kölner Parkhaus- und Parkplatz-Gesellschaft mbH
- Kreishandwerkerschaft Köln
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm 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
Britta Schütz	Projektingenieurin Amt für Straßen und Radwegebau
Frank Jost	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
Christian Dörkes	Abteilungsleiter der Verkehrsplanung im Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung



# Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Ulrich Horn

Sachbearbeiter Städtebauliche Projekte und Stadtgestaltung Stadtplanungsamt

Susanne Mönnich

Fachreferentin  
Dezernat III Mobilität

Regina Decker

Kommunikationsverantwortliche  
Dezernat III Mobilität

## Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Klaus Köster

Leiter Stadtbahn-Ausbau

Gunther Höhn

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement

## Lots\* GmbH

Marianne Großmann

Lots\* GmbH

Franziska Morgner

Lots\* GmbH

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

## TOP 1 | Begrüßung

Ascan Egerer begrüßt die Teilnehmenden und ordnet den Hintergrund und Anlass der Fachgespräche ein. Er gibt einen Überblick über die Agenda und erläutert den thematischen Schwerpunkt der Sitzung. Dann ordnet er den Planungsstand ein und lädt zur Diskussion ein.

## TOP2 | Rückblick und Nachtrag zum Kriterienkatalog

Frau Heide gibt einen Rückblick auf die vierte Fachgesprächs-Reihe aus dem März 2023. Thema war dort der Katalog mit Vergleichskriterien für die Betrachtung der ober- und unterirdischen Planungsalternativen. Das Ergebnisprotokoll und die zugehörige Präsentation sind auf der Projektwebsite veröffentlicht.



### TOP 3 | Stand der Tunnelplanungen zur Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt

Frank Jost stellt den Planungsstand der Tunnelplanungen zur Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt vor. Er beginnt mit dem Übersichtslageplan und Längsschnitt der unterirdischen Trassierung.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Haltestelle Rudolfplatz ähnlich tief angelegt ist wie die Haltestelle Neumarkt. Die Verwaltung bejaht dies, die Haltestelle am Neumarkt sei 27 Meter tief, die Haltestelle Rudolfplatz 29 Meter tief geplant. Die beiden Maße bezögen sich auf die Bahnsteigniveaus, die Baugruben würden tiefer ausfallen.
- Ein Teilnehmer bittet um eine Erklärung des Unterschieds zwischen einer Rampe und einer offenen Bauweise. Die Verwaltung erklärt, dass die Rampe ein Bauteil, nämlich die geneigte Ein- bzw. Ausfahrt in den Tunnel darstelle und nach Abschluss der Bauarbeiten größtenteils nach oben hin offen bleibe. Die offene Bauweise ist ein Bauverfahren, bei dem die Erdoberfläche für die Bauarbeiten geöffnet und nach deren Abschluss wieder geschlossen wird. Ein Teilnehmer fragt, welche Flächen nach Fertigstellung des Tunnels oben offen blieben. Die Verwaltung antwortet, dass es sich dabei um die drei Rampen handle, die jeweils eine Länge von maximal 150 Metern und eine Breite von 8-10 Metern hätten.
- Ein Teilnehmer fragt, ob eine unterirdische Trassenführung nur bis zur Nord-Süd-Fahrt untersucht werde. Die KVB antwortet, dass diese Variante 2018 nicht als Teil des Planungsauftrags an die Verwaltung beschlossen wurde und daher auch nicht untersucht werden könne.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass er sich generell eine nutzer\*innen-orientierte Planung wünsche.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, warum der Bahnsteig der Ost-West-Achse am Rudolfplatz in einer Tiefe von 29 Metern geplant werde. Die Verwaltung erklärt, dass dies nötig sei, um den Betrieb der Ringachse aufrechtzuerhalten. Bei der Tunnelerstellung ist mindestens einmal der Durchmesser des Tunnelquerschnitts als Sicherheit über der eigentlichen Röhre vorzusehen.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Haltestelle Mauritiussteinweg entfalle. Die Verwaltung bejaht dies und weist auf die nahegelegenen Haltestellen Neumarkt und Zülpicher Platz hin.
- Ein Teilnehmer fragt, warum die Trassenführung nahe der Mauritiuskirche so geplant werde, diese sei in der Bürger\*innenbeteiligung 2017/18 deutlich abgelehnt worden. Die Verwaltung antwortet, dass die vom Rat der Stadt Köln beschlossene Tunneltrasse für den Streckenabschnitt der Linie 9 vor der Haltestelle Zülpicher Platz an die Oberfläche kommen muss.
- Ein Teilnehmender fragt, ob die unterirdische und die oberirdische Planung mit der gleichen Kapazität bezüglich Fahrzeugeinsatz und Zugfolge geplant seien. Die Verwaltung bejaht dies.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, warum der Neumarkt bis auf eine Ebene von -4 geplant sei. Die Verwaltung antwortet, dass dies eine notwendige Vorgabe für



die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse der KVB ist. Diese gebe der Verwaltung vor, vier Bahnsteigkanten zu planen.

Frank Jost stellt die Tunnelplanungen zur Haltestelle Heumarkt vor.

- Ein Teilnehmer fragt, wie die Fahrrichtungen auf dem gezeigten Querschnitt richtig zu interpretieren seien. Die Verwaltung antwortet, dass über eine Ebene die Nord-Süd- und über die andere die Ost-West -Fahrtrichtung abgewickelt werde.
- Ein Teilnehmer fragt, ob die Linie 9 von den Planungen und Bauwerken betroffen sei. Die Verwaltung antwortet, dass dies der Fall ist. Ein Teilnehmer fragt, ob die betriebliche Flexibilität insbesondere bei Sonderverkehren erhalten bliebe. Die Verwaltung bejaht dies. Die KVB ergänzt, dass mit der Umgestaltung der Ost-West-Achse auch der Stadionverkehr neu geregelt werde.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Haltestelle zusätzliche Aufzüge erhalte und ob die bestehenden Aufzüge erhalten blieben. Die Verwaltung antwortet, dass die vorhandenen Aufzüge erhalten bleiben, im Westen der Haltestelle neue Treppenanlagen geplant würden, neue Aufzüge seien nicht in der Planung enthalten. Der Teilnehmer kritisiert dies und weist darauf hin, dass bei einer höheren Auslastung der Haltestelle auch mehr Aufzüge benötigt würden.
- Ein Teilnehmer fragt, ob eine Treppenanlage generell auch Fahrtreppen umfasse. Die Verwaltung bejaht dies, alle Treppenanlagen beinhalteten zwei Fahrtreppen.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, auf welchen angenommenen Fahrgastzahlen die Planungen fußen. Die Verwaltung entgegnet, dass die Planungen auf einer Erhebung der KVB aus dem Jahr 2016 beruhen, die hochgerechnet wurde.

Herr Jost stellt die Planungen an der Haltestelle Neumarkt vor.

- Eine Teilnehmende möchte wissen, inwieweit die Planungen in den Bestand der Neumarkt-Passage („Hugo-Passage“) eingreifen würden. Die Verwaltung legt dar, dass zum Bau der neuen Haltestelle teilweise in den Bestand eingegriffen werde. Es werde kaum in den Bestand eingegriffen, die Treppenanlagen werden an neue Brandschutzregeln angepasst.
- Ein Teilnehmer fragt, wie breit die unterirdischen Bahnsteige angelegt seien. Die Verwaltung antwortet, dass diese den aktuellen Regelwerken entsprechen und 14,90 m breit sind.
- Ein Teilnehmer regt an, dass für eine ganzheitliche Betrachtung nicht die Fahrzeit, sondern die gesamte Wegezeit inkl. Laufwege zu den unterirdischen Bahnsteigen beachtet werden solle. Die Verwaltung erwidert, dass dies im Kriterienkatalog schon angepasst wurde.
- Eine Teilnehmende möchte wissen, wie während der Bauzeit die Nord-Süd-Richtung erschlossen bliebe. Die Verwaltung erläutert, dass die Haltestelle Neumarkt während der Bauzeit über zwei Sackbahnhöfe betrieben werde. Zwischen den beiden Sackbahnhöfen sollen barrierefreie Verbindungen bestehen. Außerdem sind temporär Aufzüge vorgesehen.



- Ein Teilnehmer fragt, wie viele Meter lang die unterirdischen Bahnsteige seien. Die Verwaltung antwortet, dass eine Bahnsteiglänge von ca. 90m geplant sei.
- Ein Teilnehmer fragt, warum die zwei Ebenen -3/-4 eingeplant seien, und warum diese nicht nebeneinander, sondern übereinander angeordnet würden. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass vier Bahnsteige für eine optimale Auslastung benötigt würden. Bei einer Planung mit nebeneinander angeordneten Bahnsteigen wäre die Baugrube deutlich größer, so dass das römisch-germanische Bodendenkmal wegen der größeren Baugruben stärker berührt werde.
- Ein Teilnehmer bittet die Verwaltung, den Unterschied zwischen den normalen Aufzügen und den Feuerwehraufzügen zu erklären. Die Verwaltung erläutert, dass generell beide Aufzüge jederzeit genutzt werden könnten, die Feuerwehraufzüge verfügten über spezielle Einrichtungen, sodass sie im Ereignisfall einerseits als geschützter Bereich, andererseits für die Feuerwehr während eines Einsatzes weiter genutzt werden können.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob es schon Simulationen gebe, ob die Anzahl der geplanten Aufzüge ausreiche und ob es bekannt sei, wie die Präferenzen der Fahrgäste zwischen Festtreppe, Fahrtreppe und Aufzug gelagert seien. Die Aufzüge müssten jederzeit den Personen zur Verfügung stehen, die auf sie angewiesen seien. Die Verwaltung antwortet, dass Personenstromsimulationen zur Nutzung der Aufzüge nicht durchgeführt werden und es generell eine individuelle Entscheidung der Fahrgäste sei, wie sie sich innerhalb der Haltestellen bewegten. Alle technischen Vorgaben seien mit dieser Planung erfüllt.
- Ein Teilnehmer fragt, ob es schon Zahlen zur Reisezeit von der Ebene -4 bis zur Oberfläche gebe. Die Verwaltung verneint dies, siehe oben.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob der Neumarkt auch während der Bauphase barrierefrei nutzbar sein werde. Die Verwaltung erklärt, dass die Haltestelle Neumarkt auch während der Bauzeit barrierefrei nutzbar sein wird.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, wie lange die Unterbrechung der Nord-Süd-Richtung an der Haltestelle Neumarkt geplant sei. Die Verwaltung antwortet, dass dies zu diesem Zeitpunkt sehr schwer abzuschätzen sei. Aktuell visiere man eine Unterbrechung von maximal 24 Monaten an.

Herr Jost stellt die unterirdischen Planungen zur Haltestelle Rudolfplatz vor.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, warum diese Haltestelle so tief geplant werde. Die Verwaltung antwortet, dass man hier aus Sicherheitsgründen mit einem Abstand von ca. einem Tunneldurchmesser unter dem Bestand bergmännisch durcharbeiten müsse, um den Betrieb in dem bestehenden Stadtbahntunnel aufrecht erhalten zu können. Dieser Abstand sei in den Regelwerken vorgegeben.

Herr Jost stellt die unterirdischen Planungen zur Haltestelle Moltkestraße vor.

- Ein Teilnehmer fragt, ob auch der Brandschutz der alten unterirdischen Haltestellenbauwerke neu konzipiert werden müsse. Die Verwaltung antwortet, dass nach jetzigem Stand der Planung dies wahrscheinlich nicht erforderlich werde.
- Ein Teilnehmer fragt, ob eine direkte Verbindung zur geplanten S-Bahn-Haltestelle der Deutschen Bahn geplant werde. Die Verwaltung antwortet, dass versucht wurde, dies bei der Planung zu berücksichtigen. Wegen der aktuellen Haltestellenlage und der sich anschließenden Tunnelrampe sei dies nach aktuellem Planungsstand nicht möglich.



- Ein Teilnehmer schlägt vor, die Verbindung zwischen der unterirdischen Haltestelle und der geplanten S-Bahn-Haltestelle durch den Tausch der Fahr- und Festtreppen in der Planung zu optimieren. Die Verwaltung bejaht, dies zu überprüfen.

### **TOP3 | Oberflächenplanung - Planungsvorgaben, Planungsrandbedingungen**

Hildegard Heide stellt die Planungsvorgaben und Planungsrandbedingungen der Oberflächenplanung zur unterirdischen Stadtbahnführung vor. Wie bei der oberirdischen Variante ist der Streckenverlauf in acht Planungsbereiche aufgeteilt. Hinzu kommt ein neuer Planungsabschnitt für den Abzweig Jahnstraße. Zur Bewertung wurden dieselben Kriterien wie für die Planung der oberirdischen Variante angelegt und die entsprechenden Vorzugsvarianten präsentiert.

- Eine Teilnehmerin fragt nach, wie der allgemeine Wegfall von Stellplätzen beim gleichzeitigen Vorhaben, Stellplätze für die Wirtschaft vorzuhalten, umgesetzt werde. Die Verwaltung gibt an, dass Stellplätze für die Wirtschaft in der Planung vorgesehen sind.

### **TOP4 | Stand der Oberflächenplanung zur unterirdischen Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt**

Britta Schütz stellt die Oberflächenplanung zur unterirdischen Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt vor. Dabei betrachtet sie alle neun Planungsabschnitte von Ost nach West.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanung zur Haltestelle Heumarkt vor.

- Ein Teilnehmender möchte wissen, wie sich die Wegbeziehungen von der zu verlegenden Bushaltestelle zur unterirdischen Ost-West-Achse verändern und ob sich die Gehzeiten verlängern. Die Projektgruppe bejaht dies, weist auf einen dafür vorgesehenen Fußgängerüberweg und den nächstmöglichen Abgang zur U-Bahn am Elogiusplatz hin. Zum jetzigen Planungsstand sei die Lage der Bushaltestelle in Abstimmung mit allen Beteiligten die sinnvollste. Der Bau einer langen Unterführung als Zugang zu U-Bahn sei nicht möglich, da so Angsträume mit schwieriger Sozialkontrolle entstünden.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die neu entstehende Aufstellfläche für Radfahrende vor dem Maritim möglichst viel Platz benötige.
- Ein Teilnehmer fragt nach, wie sich Radfahrende von Osten nach Westen und zu Fuß gehende von Norden nach Süden schnell und sicher fortbewegen können, ohne dass eine hohe Unfallgefahr bestehe. Die Verwaltung antwortet, dass dies in den weiteren Planungsschritten erarbeitet werden müsse.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, die Nutzer\*innen-Perspektive stärker in den Vordergrund zu stellen.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Rampe am Heumarkt barrierefrei begehbar sei und wie viel Platz zwischen der Platzkante und dem Tunnelportal



bleibe. Die Verwaltung erklärt, dass der Heumarkt dort barrierefrei begehbar sei und die Breite zwischen Platzkante und Tunnelportal in etwa zehn bis zwölf Meter betrage.

- Ein Teilnehmer schlägt vor, die Bushaltestelle am Elogiusplatz anzubinden. Die KVB antwortet, dass die meisten Fahrgäste der Linie zum Breslauer Platz fahren. Das Verlegen der Haltestelle an den Elogiusplatz würde die Fahrzeit verlängern und ist deswegen nicht vorgesehen.

Frau Schütz stellt die Planungen für den Abschnitt Cäcilienstraße vor.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, wie genau die bauliche Trennung der Radfahrstreifen geplant sei. Die Verwaltung antwortet, dass die Möglichkeiten durch die notwendige Zugänglichkeit der Feuerwehr begrenzt seien. Das detaillierte Konzept zur baulichen Trennung werde in der Leistungsphase 3 erstellt.
- Ein Teilnehmer fragt, welche Geschwindigkeitsbegrenzung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf der Strecke geplant seien. Die Verwaltung antwortet, dass die neue Höchstgeschwindigkeit 30 km/h betragen soll.
- Ein Teilnehmer fragt, wie viele Ampeln Radfahrende vom Heumarkt bis zum Neumarkt passieren müssen und auf welche Geschwindigkeit die grüne Welle ausgerichtet werde. Die Verwaltung antwortet, dass es weniger Ampeln als jetzt sein werden. Die grüne Welle werde auf 30 km/h festgelegt, da Ampeln nicht dazu verwendet werden dürfen, den Verkehr zu einer niedrigeren als der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit zu zwingen, was bei einer grünen Welle bei 18 km/h der Fall wäre.

Frau Schütz stellt die Planungen zur Haltestelle Neumarkt vor.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, warum der MIV am Neumarkt nur von West nach Ost geplant ist. Die Verwaltung antwortet, dass die Reduzierung des MIV Inhalt des Beschlusses und der Wegfall dieser Fahrtmöglichkeit nach Rücksprache mit dem Verkehrsgutachten möglich sei.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass die Lage der Taxistände ungünstig geplant sei, da die Kundschaft so einen weiten Weg aus der Innenstadt bis zum Taxistand habe. Die Verwaltung antwortet, diesen Punkt in der weiteren Planung zu prüfen.
- Ein Teilnehmender fragt, ob und wo Behindertenparkplätze geplant seien. Die Verwaltung antwortet, dass es Parkzonen für Anwohnende und Berechtigte gebe, in denen auch Menschen mit Behinderung, die auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen seien, in den dort ausgewiesenen Behindertenparkplätzen parken können.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanung der Hahnenstraße vor.

- Ein Teilnehmer regt an, den Radweg rechts der ein- und ausparkenden Lieferfahrzeuge zu führen, um Unfallrisiken durch ein- und ausparkende Fahrzeuge zu minimieren. Die Verwaltung antwortet, dass dort nur noch Lade- und Lieferzonen vorgesehen seien, sodass sich der MIV – und damit auch das Unfallrisiko – deutlich reduzieren werde. Des Weiteren entspreche ein Radweg rechts der Lade- und Lieferzonen nicht den Vorgaben des Achsbeschlusses (AN



2374/2021, der Radverkehr wird auf einer eigenen Spur mit Mindestbreite von 2,50 m auf der Fahrbahn geführt). Die sogenannte „Parking Protection“ ist als Trennelement zwischen fließendem Kfz- und Radverkehr ein inzwischen erprobtes Mittel, um Radfahrenden mit einfachen Mitteln vor allem das gefühlte Sicherheitsempfinden zu erhöhen. Diese Form der Radverkehrsführung wurde bisher auf den Kölner Ringen zwischen Barbarossaplatz und Zülpicher Platz eingesetzt. Bei den Planungen zur Ost-West-Achse werden weitgehend kurze bauliche Ladezonen vorgesehen, die in die Nebenanlagen eingelassen werden. So kann der Vorschlag nur in wenigen Ausnahmefällen Anwendung finden und soll z. B. am Neumarkt geprüft werden.

- Eine Teilnehmerin fragt, ob der Abschnitt nicht mit einer zu hohen Leistungsfähigkeit für den MIV geplant sei. Mit dem Planungshorizont von 20 Jahren werde der MIV deutlich abgenommen haben und der vorhandene Platz könne noch stärker für die Verkehrsmittel des Umweltverbunds genutzt werden. Beispielsweise könne der Radverkehr in einer eigenen Anlage zusammengeführt werden. Die Verwaltung antwortet, dass die Planung auf Grundlage von hochgerechneten Verkehrszählungen und in Abstimmung mit dem Verkehrsgutachter erfolgt ist, und dass eine weitere Reduzierung von MIV-Fahrbahnen aus heutiger Sicht nicht möglich sei.
- Ein Teilnehmer bittet darum, den Fußgängerbeauftragten intensiv in die Planungen mit einzubeziehen. Die Projektgruppe bejaht, dass dies bereits geschehe und auch weiterhin geplant sei.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanungen am Rudolfplatz vor.

- Ein Teilnehmer merkt an, dass eine verbesserte Planungsvariante für den Busverkehr wünschenswert wäre.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanungen auf der Moltkestraße vor.

- Ein Teilnehmer wünscht, dass die Reduktion des MIV noch konsequenter durchdacht und in die Planungen mit einfließen solle. Die Verwaltung antwortet, dass ihre Planungen auf den Daten des Verkehrsgutachtens beruhen. Dies sei die Planungsgrundlage.
- Ein Teilnehmer fragt, warum für den MIV Verkehrsströme berechnet werden, nicht aber für den Fußverkehr. Die Verwaltung antwortet, dass Zahlen für die Haltestellen vorlägen, nicht aber Fußgängerstromzahlen für Gehwege. Hier ist die Verwaltung darauf angewiesen, sich an Normen und Richtlinien zu halten, weil nicht mehr Daten vorlägen.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanungen am Aachener Weiher vor.

- Ein Teilnehmer bittet, bei der Planung die DB mit einzubeziehen, um komfortable Überwege und eine gemeinsame Platznutzung sicherzustellen. Die Verwaltung bejaht, dass ein solch gemeinsamer Platz entwickelt werden soll.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, wie breit die Radfahrstreifen geplant sind. Die Verwaltung antwortet, dass diese drei Meter breit geplant seien.
- Ein Teilnehmer regt an, die Radachse im Grüngürtel noch besser mitzudenken. Viele Radfahrende seien von Nord nach Süd im Grüngürtel unterwegs, die



Querung über den Z-Überweg sei ein Umweg. Er bittet, hier über eine bessere Querung nachzudenken. Ein anderer Teilnehmer regt an, dazu eine Unterfah- rung für Radfahrende einzurichten. Die Verwaltung antwortet, dass dies tech- nisch sehr schwer umsetzbar und nicht Teil des Planungsauftrags sei.

- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Planungen mit dem Masterplan innerer Grüngürtel abgestimmt werden müssen, es käme zu Konflikten zwischen schnellen Radfahrenden und Erholungssuchenden. Die Verwaltung antwortet, dass sie eng mit den Radverkehrsplanenden im Austausch zu diesem Thema seien.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanungen auf der Richard-Wagner-Straße vor.

- Ein Teilnehmer fragt, ob beide Varianten gleichwertig durch die Freianlagenpla- nung aufbereitet wurden. Die Verwaltung bejaht dies und weist zugleich darauf hin, dass möglicherweise nicht alle neuen Bäume so wie in der Planung darge- stellt umgesetzt werden können. Dies müsse allen, die über die Variante ab- stimmen, bewusst sein.
- Ein Teilnehmer fragt, ob sich die Wegebeziehungen zwischen Bus und U-Bahn verlängerten. Die Verwaltung bejaht dies, allerdings nur für eine Richtung.
- Ein Teilnehmer merkt an, dass im Bereich der aufzuweitenden Brücke mehr Platz für den Radverkehr vorgesehen werden muss und die Priorität nicht auf dem MIV liegen sollte. Die Verwaltung antwortet, dass es an dieser Stelle, nach Rücksprache mit dem Verkehrsgutachter, einen zweiten Fahrstreifen brauche.

Frau Schütz stellt die Oberflächenplanungen auf der Jahnstraße vor.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob ein Radfahrstreifen von Nord nach Süd möglich sei, auch wenn dafür wenige Parkplätze weichen müssten. Die Projekt- gruppe bejaht, dies zu prüfen.

### **TOP5 | Projektkommunikation und Ausblick**

Zum Abschluss gibt Ascan Egerer einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine. Das 6. Politische Begleitgremium sowie das 6. Fachgespräch finden nach der Sommerpause statt. Thema ist dann die Vorstellung des rechtsrheinischen Abschnitts unter Federführung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG.

Das Ergebnisprotokoll zu den Fachgesprächen werde, wie gewohnt, gemeinsam mit der Präsentation auf der Projektwebsite veröffentlicht. Am 23.5. erscheine eine Pres- semitteilung zu den Fachgesprächen.



**Stadt Köln**

**Die Oberbürgermeisterin**

*gez. Ascan Egerer*  
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots\**  
(Schriftführer)