



**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
06.06.2023

Ergebnisprotokoll

über die **5. Sitzung des politischen Begleitgremiums** zum Projekt
„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Freitag, 5. Mai 2023, 13:30 Uhr
bis 16:30 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)
Niklas Kienitz	CDU
Michael Weisenstein	Die Linke

Bezirksbürgermeister*innen

Andreas Hupke	Innenstadt
Cornelia Weitekamp	Lindenthal

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steivering	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Frank Jost	Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Britta Schütz	Amt für Straßen und Radwegebau
Silke Stach-Reinartz	Amtsleiterin 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
Susanne Mönlich	Fachreferentin Ingenieur- und Verkehrswegebau Dezernat III – Mobilität
Markus Greitemann	Beigeordneter Dezernat VI - Planen und Bauen

Kölner Verkehrs-Betriebe-AG

Stefanie Haaks	Vorsitzende des Vorstands
Dr. Thomas Schaffer	Mitglied des Vorstands



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Gunther Höhn

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement

Gudrun Meyer

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

Schriftführerin

Franziska Morgner

Lots* GmbH

Nicht anwesende Mitglieder

Christine Seiger

Bündnis 90/Die Grünen

Michael Frenzel

SPD

Christiane Jäger

SPD

Max Pargmann

Volt

Claudia Greven-Thürmer

Bezirksbürgermeisterin Kalk

Sabine Pakulat

Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

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

TOP1 | Begrüßung und Rückblick

- Ascan Egerer stellt die Anwesenden aus der Verwaltung und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) vor.
- Er gibt einen Überblick über die Agenda und erläutert den thematischen Schwerpunkt der Sitzung: die Vorstellung des Stands der Tunnelplanung zur Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt sowie der dazugehörenden Oberflächenplanung.
- Auf die Bitte, alle Anmerkungen und Fragen zu sammeln, betont Ascan Egerer, dass alle Anmerkungen und Fragen – auch im Nachgang – gesammelt und dokumentiert werden.
- Ein Teilnehmender bat um eine um eine Fristverlängerung für die Rückmeldung zum Kriterienkatalog. Die Verwaltung der Stadt Köln gewährte diese allen politischen Vertreter*innen im Nachgang per E-Mail bis zum 19.05.2023.

TOP2 | Stand der Tunnelplanungen zur Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt

Frank Jost stellt den Planungsstand der Tunnelplanungen zur Stadtbahnführung im Bereich Innenstadt vor. Dabei betrachtet er die Tunnelplanung in Lage und Höhe von Ost nach West. Außerdem wurden die vier unterirdischen Haltestellen im Detail vorgestellt.

- Eine teilnehmende Person fragt, warum es bei einigen Haltestellen eine -4 Ebene gäbe und ob es diese Ebene geben müsse. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass das Ziel eine hohe Taktungsfrequenz sei. Eine -4 Ebene ermögliche eine neue Führung und damit eine eigene Strecke für jede Linie. Am Neumarkt sollen laut Vorgabe der KVB vier Bahnsteigkanten entstehen. Um die Baugrube in der Breite einzuschränken, habe man sich entschieden, die vier Bahnsteigkanten auf die 3. und 4. Ebene richtungsbezogen aufzuteilen. Am Rudolfplatz entsteht die 4. Ebene, da bei der Tunnelerstellung mind. einmal der Durchmesser des Tunnelquerschnitts als Sicherheit über der eigentlichen Röhre benötigt wird.
- Zum Längsschnitt der unterirdischen Trassierung kam die Frage auf, warum die Haltestelle Rudolfplatz so tief liegend geplant werde. Darauf antwortet die Verwaltung der Stadt Köln, 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. Die vor 40 Jahren angelegten Vorsorgemaßnahmen entsprächen nicht mehr dem Stand der Technik und würden deshalb nicht genutzt. Auf Nachfrage antwortet die Verwaltung der Stadt Köln, dass in dieser Planung etwa 180 Treppenstufen zum tiefsten Punkt führten. Die Verwaltung der Stadt Köln ergänzte den Ausblick, dass die geotechnische sowie technische Prüfung in späteren Leistungsphasen weiter intensiviert wird.



- Eine teilnehmende Person fragt, mit welcher Technik der Tunnelvortrieb durchgeführt werden soll. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass dabei eine kleine Vortriebsmaschine mit 7,20 Metern Durchmesser zum Einsatz käme.
- Eine teilnehmende Person erkundigt sich, wieviel Steigung es laut Planung auf dem Streckenverlauf geben werde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass dies im Längsschnitt der unterirdischen Trassenführung erkennbar sei und max. sechs Prozent Steigung geplant seien.
- Ein Teilnehmer zeigt sich überrascht, dass die Bauarbeiten im Planungsabschnitt Heumarkt so komplex geplant seien, da vor fünf bis sieben Jahren kommuniziert worden sei, die Haltestelle Heumarkt wäre beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn schon für die Ost-West-Stadtbahn vorgerichtet worden. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass zum damaligen Zeitpunkt keine detaillierte Planung für die Ost-West-Achse durchgeführt wurde, z. B. bezüglich Anzahl der Tunnelröhren und maschinellm Vortrieb. Die Verwaltung der Stadt Köln betont, dass die Haltestelle Heumarkt insgesamt tatsächlich schon sehr weit vorgerichtet sei.
- Eine teilnehmende Person fragt zur Vorstellung der Planungen am Neumarkt, ob mehr Bahnsteigkanten mehr Kapazität ermöglichen. Die Verwaltung der Stadt Köln bestätigt das. Auf die Nachfrage, ob das ein Vorteil zur oberirdischen Planung (Alternative 1) sei, antwortet die Verwaltung der Stadt Köln, dass das nicht der Fall sei. Die oberirdische Planung ermögliche das auch, brauche aber mehr Platz dafür.
- Eine teilnehmende Person fragt nach den Umleitungen der Stadtbahn, die nötig werden könnten. Die Verwaltung der Stadt Köln erläutert, dass Details dazu in der aktuellen frühen Projektphase (Vorplanung) noch nicht feststünden.
- Eine teilnehmende Person 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 Bahnsteigkanten für einen optimale betriebliche Flexibilität benötigt würden. Dafür gäbe es zwei Varianten – eine davon die Vorzugsvariante, bei der das römisch-germanische Bodendenkmal weniger berührt werde. Bei einer Planung mit versetzt angeordneten Bahnsteigen auf einer Ebene wäre die Baugrube deutlich größer, die Tiefenlage aber ähnlich.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich, warum bei den Bauarbeiten die Nord-Süd-Achse unterbrochen werden solle. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass für den Bau der Vorzugsvariante ein Teilabriss der vorhandenen Verteilebene und der vorhandene Tunneltrasse nötig sei.
- Eine teilnehmende Person fragt, wie lang die Betriebsunterbrechung im Bestands-tunnel bei der unterirdischen Planung des Neumarkts dauern werde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass dazu aktuell nur grobe Schätzungen möglich seien. Wenn man es mit den Maßnahmen am Breslauer Platz vergleiche, spräche man in etwa von eineinhalb bis zwei Jahren.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Eine teilnehmende Person fragte bei der Vorstellung der unterirdischen Planungen am Rudolfplatz, warum es vier Rolltreppen bis nach oben geben sollte, während in München oder London durchgehende Lösungen gewählt würden. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortete, dass die Steigung technisch vorgegeben sei. Je länger die Rolltreppen werden, desto länger müsste auch der Bahnsteig bzw. das Haltestellenbauwerk werden. Deswegen wurden Zick-Zack-Treppen eingeplant.
- Ein Teilnehmer fragt, warum am Rudolfplatz vier Ebenen nötig seien. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass der Sicherheitsabstand zur Bestandshaltestelle bautechnisch eingehalten werden müsse – diese bliebe in Betrieb.
- Zur Vorstellung der Planungen im Planungsabschnitt Moltkestraße äußert eine teilnehmende Person die Einschätzung, dass der Umstieg zur S-Bahn recht umständlich sei und erkundigt sich, warum die Haltestelle nicht weiter westlich im Nahbereich der S-Bahn geplant würde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass zum einem in dem Fall aufgrund der Entwicklungslänge der Rampe das Straßenniveau nicht vor der Universitätsstraße erreicht werden kann und zum anderen dazu kein Planungsauftrag besteht.
- Eine teilnehmende Person fragt, warum die Planungen nach der Moltkestraße oberirdisch und nicht unterirdisch weitergingen. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass eine Verlängerung des Stadtbahntunnels und die damit verbundene unterirdische Anordnung der Haltestelle Universitätsstraße nicht dem Planungsauftrag entspricht, den die Politik der Verwaltung erteilt hat.
- Eine teilnehmende Person fragt, warum es im Planungsabschnitt Moltkestraße nötig sei, Arbeitsräume bis in die Querstraßen zu platzieren und stellte den Umfang der Betriebsräume in Frage. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass es aufgrund der Breite zwischen den Häuserfluchten bautechnisch nicht anders möglich sei. Die Verwaltung der Stadt Köln lässt den Hinweis in die weitere Planung einfließen.
- Aus dem Kreis der Teilnehmenden werden verschiedene Ideen formuliert, wo die Rolltreppen an der Haltestelle Moltkestraße langführen könnten. Die Verwaltung der Stadt Köln nimmt diese Gedanken mit in die weitere Planung.
- Eine teilnehmende Person fragt, warum an der Haltestelle Moltkestraße kein Mittelbahnsteig geplant sei. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass es hier ein Brückenbauwerk der Deutschen Bahn aus dem Jahr 1880 gäbe, über dessen Zustand keine gesicherten Erkenntnisse vorlägen. Durch die Seitenbahnsteige und den damit verbundenen schlanken Tunnel in Richtung Westen werde ein Eingriff in das Brückenbauwerk vermieden.
- Eine teilnehmende Person fragt, warum westlich der Haltestelle Moltkestraße eine offene Bauweise vorgesehen ist. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass dort die Überdeckung geringer werde und für einen Schildtunnel nicht mehr ausreichen sei.



TOP3 | Oberflächenplanung - Planungsvorgaben, Planungsrandbedingungen

Hildegard Heide stellt die Planungsvorgaben und Planungsrandbedingungen der Oberflächenplanung zur unterirdischen Stadtbahnführung vor. Dazu gibt es keine Nachfragen.

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. Eine teilnehmende Person gibt den Hinweis, dass am Heumarkt städtebaulich ein Gebäude unter dem Arbeitstitel „Duftmuseum“ vorgesehen sei und nicht vergessen werden sollte. Die Verwaltung der Stadt Köln stellt klar, dass eine Ergänzung der Randbebauung nicht Gegenstand der Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse sei und weist darauf hin, dass das mögliche Gebäude nicht im Planungsbereich liege.
- Einige Teilnehmer*innen fragen nach, ob die Fahrradverkehre am Heumarkt südlich geleitet würden und wohin der motorisierte Verkehr umgeleitet werden solle. Die Verwaltung der Stadt Köln erläuterte die Wegführung.
- Eine Teilnehmerin fragt, warum der MIV nicht von Ost nach West durch die Innenstadt geführt werde. Ascan Egerer antwortet, dass es dazu dokumentierte Beschlüsse gebe, auf die sich die Planung beziehen. Die Teilnehmenden bitten darum, diese Beschlüsse noch einmal zugänglich zu machen.
- Zum Planungsabschnitt Cäcilienstraße gibt es einige Nachfragen zur geplanten Verkehrsführung. Die Verwaltung der Stadt Köln erläutert, dass diese mit der oberirdischen Planung aus Alternative 1 identisch sei, wie auch im Planungsabschnitt Neumarkt. Einige Teilnehmende bemängeln die MIV-Führung von der Nord-Südfahrt von Norden kommend auf die Ost-West-Achse und dann durch den Wender als „suboptimal“.
- Eine teilnehmende Person fragt, wie die Busführung in der Fleischmengergasse vorgesehen sei. Die Verwaltung der Stadt Köln weist darauf hin, dass die Routenführung über die Fleischmengergasse, Lungengasse, Marsilstein, im Laach, am Rinckenpuhl so angepasst werden soll, dass der Bus störungsfrei fahren kann.
- Eine Teilnehmende fragt, welche konkreten städtebaulichen Potenziale hinter der unterirdischen Planung steckten, was das für die Stadt bedeutete und welche Chancen es für den öffentlichen Raum gäbe. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass darüber – und auch über die Tunnelmünder – im weiteren Prozess nachgedacht und entschieden werde.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Ein Teilnehmer fragt, ob es möglich sei, die unterirdische Haltestelle Neumarkt komplett in die Cäcilienstraße zu verlegen, um die Ausgangsbauwerke zu verschieben und eine MIV-Spur von Ost nach West einzuplanen. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass der hier vorgestellte aktuelle Planungsstand Überlegungen zu bautechnischen und lagetechnischen Faktoren beinhalte.
- Zum Planungsabschnitt Hahnenstraße stellt eine teilnehmende Person die Frage, wie sich Fahrradweg und Fußweg miteinander verbinden ließen. Die Verwaltung der Stadt Köln nimmt diese Frage mit in die weitere Planung.
- Ein Teilnehmer stellt zum Planungsabschnitt Moltkestraße zur MIV-Führung durch die Richard-Wagner-Straße die Frage, wie der Durchgangsverkehr geregelt werde und wie weit pragmatische Überlegungen und Ratsbeschlüsse auseinanderdriften dürften. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass es aufgrund der Durchdringungsbauwerke nicht möglich ist, die Durchgangsverkehre hier durchzuführen.
- Zum Planungsabschnitt Aachener Weiher betont die Verwaltung der Stadt Köln, dass Fußgängerwege nicht nur bestehen bleiben, sondern erweitert würden.
- Zum Planungsabschnitt Jahnstraße fragt eine teilnehmende Person, wie im Bereich der Rampe mit dem Radverkehr umgegangen werde. Es wurde daraufhin der allgemeine Wunsch geäußert, den Radverkehr expliziter mitzudenken. Die Verwaltung der Stadt Köln wird diesen Wunsch prüfen.

TOP5 | Projektkommunikation und Ausblick

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

- Die nächsten Fachgespräche finden am 10. und 22. Mai 2023 statt.
- 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.
- Eine Teilnehmende fragte, ob es eine Zusammenfassung der Anmerkungen aus den Fachgesprächen für das Politische Begleitgremium geben werde. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortete, dass diese Zusammenfassung nach jedem Fachgespräch auf der Projektwebsite veröffentlicht werde.