



Datum
23.10.2023

Ergebnisprotokoll

vom **6. Fachgespräch** zum Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Mittwoch, 13. September 2023, 16.30 Uhr bis 18.00 Uhr, KVB-Westforum, Gebäude 12, 2. Stock.

Anwesend waren:

Leitung

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Ascan Egerer

Beigeordneter

Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Akteur*innen

- ADAC Nordrhein e.V.
- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Köln e. V.
- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- Architektenkammer NRW / Bund Deutscher Baumeister
- BUND NRW e.V.
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Contipark Parkgaragensgesellschaft mbH
- DEKA Immobilien Investment GmbH/ Neumarkt Galerie
- Fuss e.V. Köln
- Handwerkskammer zu Köln
- Haus der Architektur Köln
- Hotel- und Gaststättenverband Nordrhein e.V. im Reg.-Bez. Köln
- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „Oben bleiben“
- KölnTourismus GmbH
- Kölner Parkhaus- und Parkplatz-Gesellschaft mbH



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Kreishandwerkerschaft Köln
- Kreissparkasse Köln
- Netzwerk „Bürger für Bäume“
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm e. V.
- Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e.V.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Dr. Thomas Schaffer	Mitglied des Vorstands / Finanzvorstand
Klaus Köster	Projektleiter Stadtbahnausbau
Christian Burk	Bereichsleiter Fahrweg
Gudrun Meyer	Mediensprecherin, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Nord-Süd Stadtbahn Köln
Savas Aydin	Projektleiter Fahrweg
Maximilian Iserloh	Stadtbahnausbau
Lisa Höcher	Stadtbahnausbau

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Julia Gesdorf	Projektingenieurin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III – Mobilität

Schriftführer

Jan Zederbohm	Lots* GmbH
---------------	------------

TOP1 | Begrüßung

Stefanie Haaks eröffnet die sechste Sitzung der Fachgespräche und begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), die im Planungsabschnitt Ost Bauherrin ist. Im Anschluss begrüßt der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, alle Anwesenden.

- Herr Egerer gibt einen Überblick über die Agenda und erläutert den thematischen Schwerpunkt der Sitzung: Die Vorstellung des Planungsabschnitts Ost (Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ bis „Bensberg“).



TOP2 | Rückblick und Nachtrag zum Bereich Innenstadt (unterirdisch)

Hildegard Heide fasst in einem kurzen Rückblick die zentralen Rückmeldungen aus den vergangenen Fachgesprächen vom 10. und 22. Mai 2023 zu der Tunnelplanung und der entsprechenden Oberflächenplanung zusammen.

- Die zentralen Aussagen der Stakeholder*innen zu den Planungen in der Innenstadt (unterirdisch) werden kurz zusammengefasst. Unter anderem wurden Fragen zu den Haltestellenebenen, zur Bauzeit, zur geplanten Bauweise, zum Wegfall von PKW-Stellplätzen sowie den Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) beantwortet. Ein Fragenschwerpunkt am 22. Mai war das Thema Barrierefreiheit. Zudem wurden die Perspektiven von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingebracht.
- Ein Teilnehmender reichte bei den Anwesenden der Verwaltung der Stadt Köln eine schriftliche Stellungnahme zur geplanten Stadtbahn-Rampe an der Haltestelle Heumarkt ein, die von den Anwesenden der Verwaltung entgegengenommen wurde und beantwortet werden soll.

TOP3 | Vorstellen der Planungen zum Umbau der Haltestellen im rechtsrheinischen Abschnitt der Linie 1: unter- und oberirdische Haltestellen

Klaus Köster stellt die Besonderheiten im Planungsabschnitt Ost vor.

- Der Planungsabschnitt Ost erstreckt sich von den Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ bis „Bensberg“. Die Strecke setzt sich aus zwei Teilabschnitten zusammen: dem Bestandstunnel (vier Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ bis „Fuldaer Straße“), dem Bereich Ost mit vier oberirdischen Haltestellen auf Kölner Stadtgebiet („Frankfurter Straße“ bis „Brück Mauspfad“) sowie sieben oberirdischen Haltestellen auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet („Lustheide“ bis „Im Hoppenkamp“). Die Haltestelle „Bensberg“ ist die Endhaltestelle und unterirdisch gelegen.
- Anders als in den Abschnitten West und Innenstadt, verläuft die Strecke im Abschnitt Ost durchgehend auf einem unabhängigen Bahnkörper, wodurch sich geringere Betroffenheiten für andere Verkehrsteilnehmende und wenige Planungsalternativen ergeben.

Im Anschluss übergibt Klaus Köster das Wort an Christian Burk, der den aktuellen Planungsstand der vier Haltestellen des Bestandstunnels auf Kölner Stadtgebiet (Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ bis „Fuldaer Straße“) sowie der unterirdischen Haltestelle „Bensberg“ vorstellt.

- Grundsätzlich verfügen alle fünf Haltestellen über eine ausreichende Bahnsteiglänge von 90 Metern oder mehr, sodass diese nicht für den Betrieb von 90 Meter langen Zügen um- oder ausgebaut werden müssen.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Die überarbeiteten Brandschutzkonzepte sowie Vorgaben der Entfluchtung und Barrierefreiheit für 90 Meter lange Züge bringen allerdings für die vier Haltestellen auf Kölner Stadtgebiet zwingende baulichen Anpassungen mit sich. Dafür wurden an der Oberfläche bereits Bereiche definiert, an denen potenziell neue Auf- und Abgänge sowie Aufzüge installiert werden könnten.
- Die Planung hierzu ist noch nicht ausgeschrieben, dies erfolgt im 1. Quartal 2024.
- Aktuell werden in den Haltestellen die Abhangdecken geöffnet und die darunter befindlichen technischen Anlagen freigelegt. Die fachgemäßen Arbeiten hierzu erfolgen nachts und mit ordnungsgemäßer Ausrüstung.
- Alle vier Haltestellen auf Kölner Stadtgebiet bedürfen einer brandschutztechnischen Ertüchtigung einschließlich des Baus von jeweils zwei neuen Ausgängen. Die Barrierefreiheit wird durch taktile Leitelemente am Boden verbessert. Zudem werden die technischen Anlagen erneuert. Es werden Reinigungs- und/oder Erneuerungsarbeiten durchgeführt und die Beleuchtung wird modernisiert.
- Die Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ und „Fuldaer Straße“ müssen zudem mit mindestens zwei Aufzügen (je einer pro Seitenbahnsteig) nachgerüstet werden.
- Ein Sonderfall ist die Haltestelle „Bensberg“. Sie ist neuer und verfügt bereits über ausreichend Ausgänge und Rollrauschürzen. Es müssen lediglich kleinere Maßnahmen umgesetzt werden, um die mit dem Einsatz längerer Züge verbundenen Brandschutzrichtlinien zu erfüllen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob nicht mindestens zwei Aufzüge pro Bahnsteig installiert werden müssten. Die KVB gibt an, dass die Vorgaben einen Aufzug als barrierefreien Zugang pro Bahnsteig vorschreiben.
- Ein weiterer Teilnehmender erkundigt sich, ob die alten Tunnel überhaupt eine Ertüchtigung nach den neuesten Brandschutzverordnungen zulassen würden. Die KVB gibt an, dass alle Haltestellen gemäß den aktuellsten Brandschutzstandards aus dem Jahr 2014 (z.B. mit Brandmeldeanlage, Brandschutztüren, Lüftungsanlagen usw.) nachgerüstet werden.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich, ob Brandschutz und Barrierefreiheit in die Bewertung bei der Kosten-Nutzen-Untersuchung (NKU) einfließen. Die KVB gibt an, dass beide Kriterien neutral gestellt würden. Das bedeutet, dass sie weder positiv noch negativ in die NKU einfließen, da es sich um zwingende Vorgaben handelt.

Im Folgenden stellt Klaus Köster den weiteren oberirdischen Streckenverlauf ab der Haltestelle „Höhenberg Frankfurter Straße“ bis „Im Hoppenkamp“ vor.

- Die Haltestelle „Höhenberg Frankfurter Straße“ ist nicht Teil der Planungen zur Ost-West-Achse, da sie bereits über die ausreichende Länge verfügt. Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten werden aber - unabhängig von den Planungen zur Ost-West-Achse - im Zuge des Einbaus von Hochwasserschutztores am Tunneleingang erfolgen. Dies wird voraussichtlich zu einem vergleichbaren Zeitpunkt geschehen wie auch der Ausbau der Ost-West-Achse.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Für die folgenden Haltestellen gilt: Die Planung befindet sich derzeit in der Leistungsphase 2. Dies bedeutet, dass an allen Haltestellen eine Vorentwurfsplanung erstellt wurde und die Betroffenheiten ermittelt wurden. Die Planungen orientieren sich am Bestand und es sind Verlängerungen der Seitenbahnsteige sowie Modernisierungsarbeiten vorgesehen. Alle Haltestellen werden barrierefrei aus- und umgebaut und erhalten ein Blindenleitsystem. Die Bestandsbeleuchtungsanlagen werden erneuert und jeder Bahnsteig wird mit einem zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger ausgestattet. Folgende Besonderheiten ergeben sich bei den Haltestellen:
- Haltestelle „Kalker Friedhof“: Bahnsteigverlängerung jeweils etwa 20 Meter in Richtung Osten (Bensberg). Die Stadt Köln plant, den angrenzenden Park+Ride-Parkplatz zu erneuern.
- Haltestelle „Merheim“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter verlängert. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Bensberg wird in Richtung Westen (Deutz) verlängert, der Bahnsteig in Fahrtrichtung Deutz wird in Richtung Osten (Bensberg) verlängert. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Deutz wird mit einem zusätzlichen, barrierefreien Rampenzugang versehen. Der Treppenzugang vom Supermarkt auf den Bahnsteig bleibt bestehen. Durch den Ausbau einer Rampe bestünde die Gefahr, dass Einkaufswagen des Supermarktes mit auf den Bahnsteig genommen werden und dann ins Gleis gelangen. Die Schallschutzwand neben dem Gleis in Fahrtrichtung Deutz wird angepasst. Die Stadt Köln plant die Verschiebung der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Norden auf die Südseite der Gleise.
- Haltestelle „Flehbachstraße“: Beide Bahnsteige werden in Richtung Osten (Bensberg) um circa 20 Meter verlängert.
- Haltestelle „Brück Mauspfad“: Alle drei Bahnsteige werden jeweils zwischen 15 und 25 Meter in Richtung Westen (Deutz) verlängert. Die westlichen Zugänge zu den Bahnsteigen und die Zuwegung zu der Park+Ride-Anlage müssen verlegt werden. Hierzu werden die Gleisquerungen verschoben und die Zuwegungen zu den Bahnsteigen angepasst. Es können bis zu vier Bäume sowie vier PKW-Stellplätze entfallen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob statt der Wendeschleife auch ein Kehrgleis denkbar wäre. Die KVB gibt an, dass dies nur mit erheblichen baulichen Eingriffen möglich sei und in keinem Verhältnis zum Nutzen stehe.
- Eine weitere Teilnehmende erkundigt sich nach der Gestaltung des Freiraums innerhalb der Wendeschleife. Die KVB gibt an, dass die derzeitige Grünfläche mit dem Bahnstromunterwerk bestehen bleibt. Ob eine Aufwertung durch Ausgleichsflächen (z.B. neue Bäume) möglich ist, wird untersucht.
- Haltestelle „Lustheide“: Beide Bahnsteige werden jeweils um circa 20 Meter in Richtung Westen (Deutz) verlängert. Die westlichen Zugänge zu den Bahnsteigen müssen verlegt werden. Hierzu werden die Gleisquerungen verschoben und die Zuwegungen zu den Bahnsteigen angepasst. Die Fahrradabstellanlage im Bereich der Bahnsteigverlängerung entfällt und wird durch zwei neue Abstellanlagen und eine weitere auf der gegenüberliegenden Seite ersetzt.
- Haltestelle „Refrath“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter in Richtung Osten (Bensberg) verlängert. Die Wendeschleife wird außer Betrieb genommen und



zu einer Wendeanlage umgebaut. Zudem wird eine zweite Variante geprüft, bei der das Wendegleis in der Schleife entfällt und durch eine Kehranlage zwischen den beiden Streckengleisen ersetzt werden würde. Die Fahrradabstellung wird erneuert. Die bestehenden Gebäude der KVB werden durch ein neues, zentrales Gebäude mit Technikräumen und einem Unterwerk ersetzt. Die östlichen Zugänge zu den Bahnsteigen werden optimiert. Es wird eine Mobilstation mit Carsharing-Plätzen und überdachten, abschließbaren Fahrradstellplätzen eingerichtet. Zudem ist ein Kiss+Ride-Platz geplant.

- Haltestelle „Kippekausen“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter verlängert. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Bensberg wird in Richtung Westen (Deutz) verlängert, der Bahnsteig in Fahrtrichtung Deutz in Richtung Osten (Bensberg). Zudem soll eine zusätzliche Fahrradabstellanlage errichtet werden. Die KVB möchte darüber hinaus prüfen, ob im Osten ein zusätzlicher Zugang mit Rampe hergestellt werden kann.
- Haltestelle „Frankenforst“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter verlängert. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Bensberg wird in Richtung Westen (Deutz) verlängert, der Bahnsteig in Fahrtrichtung Deutz in Richtung Osten (Bensberg).
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass mit Fahrradstellplätzen ein Anreiz für den Umstieg von der Bahn auf das Fahrrad geschaffen würde. Die KVB gibt an, dass der Bedarf geprüft wurde und an dieser Haltestelle nicht gegeben ist.
- Haltestelle „Neuenweg“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter verlängert. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Bensberg wird in Richtung Westen (Deutz) verlängert, der Bahnsteig in Fahrtrichtung Deutz in Richtung Osten (Bensberg). An der Haltestelle wird ein neues Unterwerk für die Bahnstromversorgung gebaut.
- Haltestelle „Kölner Straße“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter in Richtung Westen (Deutz) verlängert. An der Haltestelle wird eine kleine Mobilstation mit Carsharing-Plätzen und Fahrradboxen eingerichtet.
- Haltestelle „Im Hoppekamp“: Beide Bahnsteige werden um circa 20 Meter in Richtung Westen (Deutz) verlängert. Die westliche Z-Querung mit Zugang zu den Bahnsteigen wird um 20 Meter bis zum neuen Bahnsteigsende verschoben. Es sollen Fahrradboxen zur sicheren Abstellung von Fahrrädern errichtet werden.
- Darüber hinaus ergeben sich nachstehende allgemeine Fragen der Teilnehmenden: Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Verbände bereits zu den Planungen befragt wurden. Die KVB gibt an, dass dies bereits geschehen ist und man im ständigen Austausch sei.
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass die neuen Fahrgastinformationsanzeiger keine Verbesserung gegenüber den alten Anzeigern darstellen würden. Die KVB gibt an, dass derzeit ein neues Hintergrundsystem installiert wird und erst nach Abschluss dieser Arbeiten zusätzliche Darstellungen auf den Anzeigern möglich sind.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob auch Verbreiterungen der Haltestellen notwendig seien. Die KVB gibt an, dass alle Haltestellen die ausreichende Mindestbreite aufweisen.
- Ein Teilnehmender gibt zu bedenken, dass die Z-Querungen an Fahrgastübergängen für Radfahrer*innen hinderlich sein können und hinterfragt die Notwendigkeit.



Die KVB gibt an, dass diese Übergänge aus mehreren Gründen zwingend sind. Die Regelwerke erlauben an diesen Stellen keine andere Querungsform. Auch mit Blick auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gibt es zu Z-Querungen keine Alternativen.

- Eine Teilnehmende erkundigt sich nach der geplanten Bauzeit und den geschätzten Kosten. Die KVB gibt an, dass der Umbau im Abschnitt Ost in vielen Fällen bei laufendem Betrieb zu bewerkstelligen ist und in einem Zeitraum von mehreren Jahren bis 2030 stattfinden soll. Aktuell wird die Kostenschätzung geprüft. Vorbehaltlich der abschließenden Prüfung liegen die Gesamtkosten der Kostenschätzung in dem angenommenen Kostenrahmen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem Steigungsgrad der Rampe an der Haltestelle „Deutzer Freiheit“. Die KVB gibt an, diese in einem der kommenden Termine nachzureichen.
- Im Anschluss an die Präsentation haben die Teilnehmenden die Gelegenheit, im Rahmen eines Themenmarktes an drei Stationen zum Bestandstunnel, zu den oberirdischen Haltestellen im Stadtgebiet Köln sowie zu den oberirdischen Haltestellen im Stadtgebiet Bergisch Gladbach Detailfragen und Anmerkungen gegenüber den Vertreter*innen der KVB und der Verwaltung der Stadt Köln zu erörtern.
- An der Station zum Bestandstunnel werden einige Verständnisfragen geklärt. Einige Teilnehmende sprechen sich für einen weiteren Aufzug pro Bahnsteig (also insgesamt vier Aufzüge pro Haltestelle) aus.
- An der Station zu den oberirdischen Haltestellen auf Kölner Stadtgebiet gibt es Anmerkungen zur Breite und Qualität der Haltestellenzugänge. Zudem wird der Bedarf nach umwelt- und insektengerechten Beleuchtungsanlagen formuliert.
- An der Station zu den oberirdischen Haltestellen auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet gibt es ebenfalls Anmerkungen zur Breite und Qualität der Haltestellenzugänge. Zudem wird darum gebeten, die Fahrgastunterstände als Balkone zu installieren und mit mehr Sitzplätzen auszustatten.

TOP4 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt Ascan Egerer einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine. Im Anschluss verabschiedet Stefanie Haaks alle Teilnehmenden im Namen der KVB und dankt ihnen herzlich für ihr Kommen.

- Die nächste Sitzung des Politischen Begleitgremiums findet am 10. November 2023 statt.
- Das nächste Fachgespräch findet am 14. November 2023 statt.
- Die Beschlussvorlage der Verwaltung der Stadt Köln als Grundlage für den Alternativenentscheid wird im ersten Quartal 2024 im Rahmen einer Sitzung des Politischen Begleitgremiums und im Anschluss in einem Fachgespräch vorgestellt. Die Eingabe in den Verkehrsausschuss erfolgt voraussichtlich im Mai 2024.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Eine Sitzung des Politischen Begleitgremiums und die daran anschließenden Fachgespräche Anfang 2024 werden die Pläne zur Stadtraumgestaltung darstellen, die im Zuge der Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse ansteht.
-

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)