



Datum
23.10.2023

Ergebnisprotokoll

über die **6. Sitzung des politischen Begleitgremiums** zum Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Dienstag, den 12. September 2023, 16:30 Uhr bis 18:00 Uhr, Stadthaus Deutz, Raum 16 F 43.

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
Albert Meinhardt	Die Linke
Dr. Christian Beese	FDP
Max Pargmann	Volt

Stadtentwicklungspolitische Sprecher*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Sabine Pakulat	Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen
Hans-Peter Vietzke	Bündnis 90/Die Grünen (Vert: Christine Seiger)
Michael Weisenstein	Die Linke
Isabella Venturini	Volt
Manuel Froh	Volt
Ralph Sterck	FDP



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Bezirksbürgermeister*innen

Andreas Hupke	Innenstadt
Claudia Greven-Thürmer	Kalk

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Sonja Rode	Amtsleiterin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Christian Melchert	Stellvertretender Amtsleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Julia Gesdrof	Projektingenieurin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Amt für Verkehrsmanagement
Regina Decker	Kommunikationsverantwortliche Dezernat III – Mobilität
Susanne Mönlich	Fachreferentin Dezernat III – Mobilität

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Stefanie Haaks	Vorstandsvorsitzende
Dr. Thomas Schaffer	Mitglied des Vorstands / Finanzvorstand
Klaus Köster	Projektleiter Stadtbahnausbau
Christian Burk	Bereichsleiter Fahrweg
Gunther Höhn	Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement
Gudrun Meyer	Mediensprecherin, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Nord-Süd Stadtbahn Köln
Savas Aydin	Projektleiter Fahrweg
Maximilian Iserloh	Fahrweg
Jens Ottersbach	Fahrweg

Schriftführer

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



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Nicht anwesende Mitglieder

Christine Seiger

Bündnis 90/Die Grünen

Michael Frenzel

SPD

Christiane Jäger

SPD

Niklas Kienitz

CDU

Cornelia Weitekamp

Lindenthal



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, eröffnet die sechste Sitzung des politischen Begleitgremiums.

TOP1 | Begrüßung

Ascan Egerer begrüßt die Teilnehmenden und ordnet den Hintergrund und Anlass der Fachgespräche ein.

- Ascan Egerer stellt die Anwesenden der KVB und der Verwaltung vor.
- Er gibt einen Überblick über die Agenda und erläutert den thematischen Schwerpunkt der Sitzung: die Vorstellung der rechtsrheinischen Planungsabschnitte (Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ bis „Bensberg“).
- Er stellt heraus, dass die Verwaltung der Stadt Köln den Anregungen der Teilnehmenden nachkomme und eine Exkursion nach Karlsruhe und eine Vortragsreihe mit vier Vorträgen organisiert. Aus dem Plenum kam die Anregung, zu einem weiteren Vortrag Herrn Prof. Coersmeier einzuladen. Die Verwaltung wird dem nachkommen.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich nach dem aktuellen Zeitplan bis zur Beschlussvorlage. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt daraufhin an, dass die Beschlussvorlage im ersten Quartal 2024 im Rahmen einer Sitzung des Politischen Begleitgremiums vorgestellt und mit der Sitzung des Verkehrsausschusses im Mai 2024 in die Politik gegeben wird.

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 zugehörigen Oberflächenplanung zusammen.

- Die zentralen Aussagen der Stakeholder zu den Planungen in der Innenstadt (unterirdisch) werden kurz erläutert. 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.

TOP3 | Grußwort

Im Anschluss begrüßt Stefanie Haaks die Teilnehmenden im Namen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), die im Planungsabschnitt Ost Bauherrin ist. Sie betont gegenüber der Politik die Notwendigkeit eines zeitnahen Entscheids zur Ost-West-Achse, um die dringend notwendigen Ausbaumaßnahmen schnellstmöglich umsetzen zu können.



TOP4 | Vorstellen der Planungen zum Umbau der Haltestellen im rechtsrheinischen Abschnitt der Linie 1: unter- und oberirdische Haltestellen

Klaus Köster stellt die Besonderheiten im rechtsrheinischen Planungsabschnitt vor.

- Der rechtsrheinisch Planungsabschnitt erstreckt sich von den Haltestellen „Deutz Technische Hochschule“ bis „Benberg“. 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 Endhaltestelle und liegt ebenfalls unterirdisch.
- 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 für die potentiellen Umbaumaßnahmen 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 Haltestelle „Bensberg“ vorstellt.

- Grundsätzlich verfügen alle fünf Haltestellen über eine ausreichende Bahnsteiglänge von 90 Metern oder mehr, so dass diese für den Betrieb von 90 Meter langen Zügen nicht verlängert werden müssen.
- Die aktuellen Brandschutzkonzepte sowie Vorgaben der Entfluchtung und Barrierefreiheit für 90 Meter lange Züge bringen allerdings für die vier Haltestellen auf Kölner Stadtgebiet zwingende bauliche 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 ersten 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.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Ein Sonderfall ist die Haltestelle „Bensberg“. Sie ist neuer und verfügt bereits über ausreichend Ausgänge und Rollrauchschrüzen. Es müssen lediglich kleinere Maßnahmen umgesetzt werden, um die mit dem Einsatz längerer Züge verbundenen Brandschutzrichtlinien zu erfüllen.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich, ob die Räumlichkeiten des Luftschutzmuseums an der Haltestelle „Kalk Kapelle“ von den Umbaumaßnahmen betroffen sind. Die KVB gibt an, dass dies vermutlich nicht der Fall sein wird, sich konkrete Aussagen aber erst im weiteren Planungsverlauf machen lassen. Die KVB wird zeitnah informieren.
- Ein weiterer Teilnehmender erkundigt sich, welche Erkenntnisse es zu Schadstoffen in den Decken gibt. Die KVB gibt an, dass sich dort zum Teil belastete Kunststofffasermatten befinden, die nachts fachmännisch und mit entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen entsorgt werden.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, wie die Entfluchtungswege aussehen werden und ob es sich überwiegend um Nottreppenhäuser handelt. Die KVB gibt an, dass Nottreppenhäuser eine Möglichkeit sein können. Wichtig ist ein uneingeschränkter Zugang. Man werde die Planungsunterlagen zum Brandschutz nach Detailplanung zur Freigabe den Ausschüssen vorlegen.

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 ausreichenden Länge verfügt. Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten werden aber - unabhängig von den Planungen zur Ost-West-Achse - im Zuge des Einbaus von Hochwasserschutztoeren am Tunneleingang erfolgen. Dies wird voraussichtlich zu einem vergleichbaren Zeitpunkt geschehen wie auch der Ausbau der Ost-West-Achse.
- 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.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob der Zugang zum Parkplatz unmittelbar und ohne Umweg möglich ist. Die KVB gibt an, dass das nicht möglich ist und der Zugang über die Haltestelle genommen werden muss, da hinter der Haltestelle eine Schallschutzwand steht, die aus Gründen des Lärmschutzes nicht geöffnet werden darf.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob eine Erschließung der Haltestelle in Richtung Osten möglich ist. Die KVB gibt an, dass dies keine Option darstellt, da mehrere private Grundstück direkt betroffen wären und kein öffentlicher Zugang über diese Grundstücke hergestellt werden kann.
- Eine Teilnehmende gibt an, dass es sich an der ausgewiesenen Stelle in der Präsentation nicht um einen ehemaligen „Kiosk“ sondern um eine ehemalige „Gaststätte“ handelt.
- 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.
- Ein Teilnehmender bittet darum, sich mit dem Supermarkt in Verbindung zu setzen, um das Problem mit den Einkaufswagen mit Hilfe von magnetischen Bremsen zu lösen und somit eine Rampe im Westen zu ermöglichen. Die KVB gibt an, das zu prüfen, letztlich aber auf die Kooperation der Supermärkte angewiesen zu sein.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob eine Treppe am Zugang im Westen überhaupt erlaubt ist. Die KVB gibt an, dass der zweite Zugang im Osten barrierefrei ist und somit rechtlich kein Problem besteht.
- 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 äußert seine Bedenken bei der westlichen Fußgängerquerung und erkundigt sich nach den Sicherheitsmaßnahmen. Die KVB gibt an, dass die Sicherheit dort gewährleistet wird und Geländer oder andere Wegabgrenzungen installiert werden.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob die Schleife verlängert oder ausgebaut werden muss. Die KVB verneint das.
- 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.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob es eine Option ist, die Fahrer*innen-Toiletten für den regulären Fahrgastbetrieb zu öffnen. Die KVB gibt an, dass dies aus hygienischen Gründen nicht vorgesehen ist.
- 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).
- 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 Breiten der Zugänge den barrierefreien Standards entsprechen und ergänzt, dass die Geländer und Beleuchtungen an den meisten Haltestellen in keinem guten Zustand mehr sind. Die KVB gibt an, dass die Geländer und Beleuchtungen saniert oder erneuert werden. Die notwendige Mindestbreite der Zugänge ist überall vorhanden. Eine Optimierung der Zugänge aller Haltestellen wird die KVB im weiteren Planungsverlauf nochmals prüfen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Anzahl der Fahrgastunterstände mit der Verlängerung der Bahnsteige erhöht wird. Die KVB gibt an, dass das Gegenstand



der weiteren Planung und des Werbenutzungsvertrages ist. Grundsätzlich wird angestrebt, dass die meisten oberirdischen Haltestellen mindestens einen zusätzlichen Unterstand bekommen.

- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Bahnsteige um 20 oder 30 Meter verlängert werden. Die KVB gibt an, dass es bei den Haltestellen Unterschiede gibt: durchschnittlich beträgt die Bahnsteigverlängerung 20 Meter, zum Teil aber auch etwas mehr oder weniger.
- Ein Teilnehmender gibt zu Bedenken, dass man mit der Erneuerung der Beleuchtung auch auf eine Umweltverträglichkeit, insbesondere in Hinblick auf den Insektenschutz, achten sollte. Die KVB gibt an, dass es ein Konfliktfeld hinsichtlich der notwendigen Beleuchtung für die Fahrgäste und dem Umweltschutz gibt. Die neuen Beleuchtungen erlauben allerdings, beide Belange zu berücksichtigen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Haltestellen einheitlich oder individuell gestaltet werden. Die KVB gibt an, sich am aktuellen Bestand zu orientieren.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, inwieweit es auch eine politische Beratung der Entscheider*innen in Berglich Gladbach gibt. Die KVB gibt an, dass es analog zu Köln auch dort eine Informationsveranstaltung für die Politik und die Verwaltung sowie eine weitere für Bürger*innen und Stakeholder*innen geben werde.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich nach der geplanten Bauzeit. 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, ob es Planfeststellungsverfahren braucht. Die KVB gibt an, dass dies für jede Haltestelle im Einzelfall geprüft werden muss, man mehrheitlich aber nicht damit rechne.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob Stellwerke aufgrund der Umbaumaßnahmen angepasst werden müssen. Die KVB gibt an, dass man von Deutz bis zur Haltestelle „Merheim“ im Stellwerksbereich umbauen wird. Entsprechend muss im Einzelfall geprüft werden, wo Anpassungen erforderlich werden.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob durch die Verlängerung der Bahnsteige und die Reduzierung der Blockabstände Stellwerke neu gebaut werden müssen. Die KVB gibt an, dass die Blockabstände, sofern sie aufgrund von Signalverschiebungen nicht die notwendigen Abstände für die längeren Züge aufweisen, angepasst werden. Welche Anpassungen im Einzelfall erforderlich werden, wird noch geprüft.

TOP5 | Projektkommunikation und Ausblick

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

- Die nächste Sitzung des Politischen Begleitgremiums findet am 10. November 2023 statt.
- Das nächste Fachgespräch findet am 14. November 2023 statt.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- 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.
-

gez. *Ascan Egerer*
(Leitung)

gez. *Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)