



# Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

**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

14.11.2023

## Ergebnisprotokoll

zum **7. Fachgespräch** im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Dienstag, den 14. November 2023, 17:30 Uhr bis 19:30 Uhr, im Stadthaus Deutz

Anwesend waren:

### Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III – Mobilität

### Teilnehmende Akteur\*innen

- Arbeitskreis „Barrierefreies Köln“
- BUND NRW e.V.
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt
- Contipark Parkgaragen ges. mbH
- D-Gruppe
- design Team c GmbH
- Fuss e.V. Köln
- Haus der Architektur Köln



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Interessensgemeinschaft Neumarkt
- Interessensgemeinschaft/Bürgerinitiative „oben bleiben“
- KölnBusiness Wirtschaftsförderungs-GmbH
- Kreishandwerkerschaft Köln
- Kreissparkasse Köln
- Netzwerk „Bürger für Bäume“
- Pro Bahn Regionalverband Rheinland e.V.
- Radkomm e. V.
- Stadtmarketing Köln e.V.
- Verkehrsclub Deutschland Regionalverband Köln e.V.

### Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Torsten Kley-Steivering	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Frank Jost	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Elmar Rosa	Sachgebietsleitung Planung Lichtsignalanlagen Amt für Verkehrsmanagement

### Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Thomas Dittmer	Leiter strategische Fahrwegplanung
Gudrun Meyer	Mediensprecherin, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Nord-Süd Stadtbahn Köln

### Schriftführer

Jan Zederbohm	Lots* GmbH
Charlotte Bolte	Lots* GmbH



Der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, eröffnet das siebte Fachgespräch und begrüßt alle Anwesenden.

### **TOP1 | Begrüßung und Rückblick**

- 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.
- Im Anschluss daran fasst Hildegard Heide in einem Rückblick auf das Fachgespräch vom 13. September 2023 die wichtigsten Rückmeldungen der Stakeholdergruppen zum Planungsbereich Ost zusammen.
- Eine Teilnehmende äußerte den Wunsch, die Fachvortragsreihe zum Projekt „Kapazitätserweiterung Ost-West-Achse“ für die Teilnehmenden der Fachgespräche zu öffnen. Diesem Wunsch ist die Verwaltung der Stadt Köln nachgekommen.

### **TOP2 | Neuester Stand im Bereich Innenstadt**

Hildegard Heide stellt den neuesten Planungsstand im Abschnitt Innenstadt vor. Hierbei wurden zwei Planungsänderungen der Verkehrswegeföhrung im Umkreis der Haltestelle Heumarkt (unterirdisch) sowie eine Planungsänderung der Verkehrswegeföhrung im Umkreis der Haltestelle Rudolfplatz (ober- und unterirdisch) vorgestellt.

- Betrifft Innenstadt unterirdisch Verkehrsfohrung: Auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrssimulation muss der bisher geplante Kreisverkehr am Elogiusplatz, der die Straöen Augustinerstraöe, Kleine Sandkaul und Pipinstraöe miteinander verbunden hat, zugunsten eines signalisierten Knotenpunkts umgeplant werden. Die Verkehrssimulation hatte zuvor für den Kreisverkehr eine mangelhafte Verkehrsqualität ergeben, die zu sicherheitsgeföhrdenden RÖckstaus föhrt. Der signalisierte Knotenpunkt löst dieses Problem; er ermöglicht weiterhin eine Wendefahrt aus/in Richtung Westen.
- Betrifft Innenstadt unterirdisch Verkehrsfohrung: Ebenfalls auf Grundlage der Verkehrssimulation wurde der Doppelknoten Pipinstraöe, Heumarkt mit der Wegfohrung Richtung Deutzer BrÖcke überarbeitet. Auch hier hatte die Verkehrssimulation eine mangelhafte Verkehrsqualität ausgewiesen, die zu sicherheitsgeföhrdenden RÖckstaus föhren könnte. Die neue Planung sieht analog zu den Planungen für die oberirdische Alternative eine Dreiecksinsel im nördlichen Bereich des Doppelknotens vor. Diese gewöhrlleistet eine höhere Knotenleistungsföhigkeit, grÖßere Flexibilität der Verkehrsfohrung und reduziert die Zwischen- und RÖumzeiten des Knotenpunkts. Die geänderte Verkehrsanlagenplanung wird durch eine erneute Mikrosimulation geprüft.



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach möglichen zusätzlichen Wartezeiten und der Leistungsfähigkeit für Fußgänger und Radfahrer auf der Verkehrsinsel. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass es zu zusätzlichen Wartezeiten auf der Dreiecksinsel kommen könnte. Grundsätzlich habe der Knotenpunkt allerdings nicht funktioniert, wodurch es zu Risiken auch für Fußgänger und Radfahrer käme.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, welcher MIV-Anteil bei der zugrundeliegenden Verkehrssimulation angenommen wurden. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass hier, verglichen mit dem heutigen Stand, bereits mit reduzierten Verkehrsmengen geplant wurde. Sie gibt an, die Zahlen intern zu prüfen und nachzureichen.
- Ein Teilnehmender bittet darum, die Mengen der Fußgänger und Radfahrer zu prüfen, damit diese sich nicht auf der Dreiecksinsel stauen und auf der Fahrbahn stehen müssten. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dies noch einmal zu prüfen.
- Ein Teilnehmender fragt, ob es sich an dem Knotenpunkt um einen freilaufenden Rechtsabbieger handle. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass alle Verkehrsströme signalisiert und die Fußgängerquerungen sowie Radfahrstreifen gesichert sind.
- Betrifft Innenstadt ober- und unterirdisch: Auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrssimulation muss der Knotenpunkt an der Kreuzung Ringe und Übergang Richard-Wagner-Straße zu Pilgrimstraße überarbeitet werden. Die Verkehrssimulation wies eine mangelnde Verkehrsqualität für den gesamten Knotenpunkt durch den zusätzlichen Linksabbieger in Richtung Osten auf. In der Neuplanung wird entsprechend auf den Linksabbieger, zugunsten eines separaten Rechtsabbiegefahrstreifens, verzichtet.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob es möglich wäre, den Radfahrstreifen ganz rechts am MIV vorbeizuführen, sodass der rechtsabbiegende MIV den Radfahrstreifen nicht quert. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass dies geprüft wurde, aber Leistungseinbußen für Rechtsabbiegefahrstreifen sowie Konflikte unmittelbar beim Abbiegevorgang aufweist.
- Der Teilnehmende fragt daraufhin, wie breit der Radfahrstreifen hier ist. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass es sich um drei Meter handelt.
- Ein Teilnehmender fragt, wie die Fußgänger vor der Querung der Fahrbahnen geschützt werden. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Fußgänger vor der Fahrbahnquerung separate Aufstellflächen haben, die auch von den Radverkehrsflächen getrennt sind. Dies ist das Prinzip, das die Verwaltung bei den Planungen, sofern möglich, immer anwendet.



### TOP3 | Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt

Im Anschluss stellt Hildegard Heide die neuesten Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt vor und erläutert Hintergründe zur Kostenschätzung, dem Kriterienkatalog und der aktuellen Terminschiene.

- Die aktualisierte Kostenschätzung für den Bereich Innenstadt oberirdisch stellt sich wie folgt dar:

<b>Kostenschätzung: Summe Baukosten* + Provisorien* (Preisstand 2022)</b>	<b>145 – 160 Mio. € (netto)</b>
Kostenschätzung: Summe Baukosten* + Provisorien* (Preisstand 2016)	95,5 Mio. € (netto)
Kostendifferenz	49,5 – 64,5 Mio. € (netto)

- Die aktualisierte Kostenschätzung für den Bereich Innenstadt unterirdisch stellt sich wie folgt dar:

<b>Kostenschätzung: Summe Baukosten* + Provisorien* (Preisstand 2022)</b>	<b>940 – 970 Mio. € (netto)</b>
Kostenschätzung: Baukosten* Oberfläche (Preisstand 2022)	<b>780 – 800 Mio. € (netto)</b>
Kostenschätzung: Baukosten* Tunnelbauwerke (Preisstand 2022)	<b>160 – 170 Mio. € (netto)</b>
Kostenschätzung: Summe Baukosten* + Provisorien* (Preisstand 2016)	585,5 Mio. € (netto)
Kostendifferenz	354,5 – 384,5 Mio. € (netto)

\* ohne Baunebenkosten und Finanzierung

- Die Gründe für die Kostendifferenz von 2016 gegenüber 2022 haben mehrere Gründe, die im Folgenden aufgeführt sind:
  - Preissteigerung von 2016 bis 2022 (ca. 45 %, ca. 265 Mio. €)
  - Abweichung zwischen Kostenrahmen und Kostenschätzung
  - Leitungen (Neuverlegungen und Sicherungen)
  - Kosten für die Herstellung der Bauphasen
  - Kosten für die Verkehrsführung während des Baus



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Ein weiterer Kostenpunkt für die unterirdische Alternative ergibt sich durch den Teilabriss der U-Bahn-Haltestelle am Neumarkt.
- Die Verwaltung der Stadt Köln gibt zudem an, zu berücksichtigen, dass es bis zur Beauftragung der einen oder anderen Alternative zu weiteren Preissteigerungen kommen kann. Zudem schwanken die Abweichungen der Kostenschätzung gegenüber der Kostenfeststellung in der Regel zwischen +/- 30%. Mit dem fortschreitend steigenden Detaillierungsgrad der Planung werden die Kosten bis zur Kostenfeststellung immer genauer.
- Ein Teilnehmender gibt an, dass er die Zahlen nicht nachvollziehen kann, da auf der Grundlage vorangegangener Kostenschätzungen die Zahlen höher ausfallen müssten. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, zu berücksichtigen, dass es sich bei den Zahlen um die reinen Baukosten ohne Baunebenkosten und Finanzierung handelt. Diese können derzeit noch nicht endgültig abgeschätzt werden und müssen zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht werden.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die +/- 30% bei der Kostenfeststellung auf die genannten Zahlen aufzuschlagen sind und, ob das so in der Beschlussvorlage dargestellt wird. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die 30% nicht pauschal aufgeschlagen werden, aber als Risiko in der Bewertung aufgeführt werden.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, inwiefern die Netto-Kosten für die Verwaltung relevant sind. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die gesamten Kosten einem Teilungsschlüssel unterliegen. Der größte Kostenteil wird von der KVB und dem Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau getragen. Beide sind vorsteuerabzugsberechtigt. Der geringste Kostenteil von derzeit unter 2% entfällt auf das Amt für Straßen und Radwegebau. Für diesen Kostenteil muss auch die Mehrwertsteuer entrichtet werden.
- Im Anschluss stellt Hildegard Heide den Stand des Kriterienkatalogs vor. Dieser wurde am 10. März 2023 erstmalig vorgestellt und Politik und Stakeholdern war es möglich, bis zum 19. Mai 2023 Änderungsvorschläge einzureichen. In diesem Zeitraum sind bei der Stadtverwaltung nur wenige Rückmeldungen zu Anpassungen eingegangen. Auf der Grundlage der Rückmeldungen und der weiteren Planung wurden die Kategorien und die Begrifflichkeiten weiter geschärft. Der Aufbau und die formelle Bewertung, die dem Kriterienkatalog zugrunde liegt, bleibt so, wie am 10. März 2023 im Politischen Begleitgremium vorgestellt.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob und wo im Kriterienkatalog die Fahrgastzahlen an den jeweiligen Haltestellen berücksichtigt werden, um den Bedarf an Aufzügen und Zugängen zu berücksichtigen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass dies unter dem Nutzen in den Kategorien „Zugänglichkeit/Barrierefreiheit“ und „Umsteigewege“ berücksichtigt wird. Die qualitative Bewertung berücksichtigt dabei auch die mögliche schlechtere Erreichbarkeit der Tunnelvariante.
- Im Folgenden stellt Hildegard Heide die Terminalschiene vor. Demnach ist die Erstellung und Abstimmung der Beschlussvorlage für den erweiterten Planungsbeschluss bis ca. Mai 2024 vorgesehen. Nach der Freigabe durch die Oberbürgermeisterin Henriette Reker soll im Juni der Gremienlauf beginnen und in der Sitzung des Rats der Stadt Köln in den Alternativen-Entscheid münden.



### TOP4 | Bauzwischenzustände im Planungsabschnitt Innenstadt

Im weiteren Verlauf stellt Frank Jost den aktuellen Planungsstand der Bauzwischenzustände für den Bereich Innenstadt, sowohl für die oberirdische also auch für die unterirdische Planungsalternative, vor.

- Die Zielsetzung der Verwaltung der Stadt Köln ist es, den Umbau der Ost-West-Achse möglichst unter laufendem ÖPNV-Betrieb durchzuführen.
- Da die Bauabschnitte West („Weiden West“ bis „Universitätsstraße“) und Ost („Deutz TH“ bis „Bensberg“) voraussichtlich vor dem Bauabschnitt Innenstadt (unabhängig von der oberirdischen oder unterirdischen Ausführung) für die 90-Meter-Züge fertiggestellt werden und damit die 90-Meter-Züge zeitgleich mit den Baumaßnahmen in der Innenstadt verkehren können, müssen die vier Haltestellen im Bereich Innenstadt verlängert werden. Diese Provisorien sind die vorgestellten Bauzwischenzustände.
- Die Bauzwischenzustände unterscheiden sich bei der oberirdischen und der unterirdischen Alternative an drei von vier Haltestellen.
- Durch die Bauarbeiten zu den Bauzwischenzuständen ergeben sich Einschränkungen im ÖPNV-Betrieb.
- Heumarkt:
  - Bei der oberirdischen Alternative sind keine Provisorien notwendig. Die Haltestellen werden gleich im Endzustand hergestellt. Die Bushaltestellen werden in den Süden des Maritim-Hotels verlegt.
  - Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die restriktive Verkehrsführung im Bauzustand mit mehreren Netzsperrern auch Bestandteil des Endzustands sein könnte, sodass der Elogiusplatz das Ende der Via Culturalis und der Vorplatz am Maritim zu einem grünen Platz umgeplant werden kann. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die die vorgelegten Planungen bereits deutliche Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr enthalten.
  - Bei der unterirdischen Alternative werden die Bahnsteige im derzeitigen Bestand verlängert. Die Bushaltestellen werden ebenfalls in den Süden des Maritim-Hotels verlegt.
- Neumarkt:
  - Bei der oberirdischen Alternative wird für die Variante 6.2 südlich des Neumarkts ein Mittelbahnsteig eingerichtet, der Teil des Endzustands sein wird. Südlich des Mittelbahnsteigs wird der bestehende Seitenbahnsteig verlängert. Die Nordumfahrung als Wendeschleife entfällt. Dafür wird eine Wendemöglichkeit in der Cäcilienstraße eingerichtet. Die Bushaltestellen bleiben erhalten.



- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob die Bauzwischenzustände für die Variante 8.2 mit einem Bahnsteig in der Cäcilienstraße genauso aussehen wie hier. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Variante 6.2 die Vorzugsvariante der Verwaltung der Stadt Köln ist, allerdings beide Varianten in der Beschlussvorlage vorbereitet werden. Die Bauzwischenzustände zur Variante 8.2 werden erarbeitet und nachgereicht. Sie sind Teil der Beschlussvorlage.
  - Bei der unterirdischen Alternative werden südlich des Neumarkts die Bahnsteige bestandsnah verlängert. Zusätzlich werden Seitenbahnsteige an der Nordseite des Neumarkts ausgebaut und verlängert.
  - Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob über das Wendegleis im Osten alle Bahnen wenden könnten. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass bei der unterirdischen Alternative die Nordumfahrung erhalten bleibt und die Züge hierüber wenden können.
- Rudolfplatz:
- Bei der oberirdischen Alternative wird der Bahnsteig am Hahnentor für den Fahrgastbetrieb in Richtung Weiden bestandsnah verlängert und verbreitert. Zudem wird eine neue Bushaltestelle auf gegenüberliegender Seite des Rings eingerichtet. Aus diesem Grund fällt ab der Bushaltestelle ein Kfz-Fahstreifen weg. Für den Fahrgastbetrieb in Richtung Bensberg wird ein neuer Seitenbahnsteig am Steigenberger Hotel eingerichtet, für den ein Kfz-Fahstreifen ab dem Bahnsteig wegfällt. Hintergrund für die Verlagerung sind die 90-Meter-Züge, die in der Kurvenlage des Bestandsbahnsteigs keinen Platz finden. Die Gleise werden zwischen dem Bahnsteig und dem MIV-Verkehr geführt. Die Bushaltestelle bleibt erhalten.
  - Bei der unterirdischen Alternative wird der Bahnsteig am Hahnentor für den Fahrgastbetrieb in Richtung Weiden ebenso bestandsnah verlängert und verbreitert. Zudem wird eine neue Bushaltestelle auf gegenüberliegender Seite des Rings eingerichtet. Aus diesem Grund fällt ab der Bushaltestelle ein Kfz-Fahstreifen weg. Für den Fahrgastbetrieb in Richtung Bensberg wird ebenfalls ein neuer Seitenbahnsteig am Steigenberger Hotel eingerichtet, für den ein Kfz-Fahstreifen ab dem Bahnsteig wegfällt. Allerdings werden die Gleise zwischen Steigenberger Hotel und MIV-Verkehr geführt. Die Bushaltestelle bleibt erhalten.
- Moltkestraße:
- Hier sehen die Planungen für beide Alternativen die gleichen Bauzwischenzustände vor. Die Bahnsteige werden bestandsnah verlängert und alle Bushaltestellen bleiben erhalten.





### TOP5 | Ausblick auf den Bauablauf im Planungsabschnitt Innenstadt unterirdisch

Frank Jost gibt einen Einblick auf den aktuellen Planungsstand einer möglichen Bauablaufplanung für die unterirdische Alternative.

- Die Verwaltung der Stadt Köln gibt vor den Ausführungen zu bedenken, dass die Bauablaufplanung regulär nicht Teil der Leistungsphase 2 ist. In den Leistungsphasen 3-8 ergeben sich weitere Details, Anpassungen und Änderungen. Die Planungen des Bauablaufs Innenstadt werden nach dem Entscheid durch den Rat der Stadt Köln für die oberirdische oder unterirdische Alternative fortgeschrieben. Die beauftragte Baufirma kann die Planungen in Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Köln anpassen und überarbeiten.
- Entsprechend sind die Darstellungen ein früher Planungsstand. Sie dienen zu diesem Zeitpunkt ausschließlich dem Zweck aufzuzeigen, dass der Um- und Ausbau der unterirdischen Alternative, so weit wie möglich, unter Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebs erfolgen kann.
- Heumarkt: Die Gleise werden über einen Deckel über die Baugrube (nördlicher Teil) in der Cäcilienstraße verschwenkt. Im weiteren Verlauf wird auf dem Deckel der Baugrube eine provisorische Haltestelle mit Seitenbahnsteigen in beide Fahrrichtungen eingerichtet. Die Gleise werden in Richtung Deutzer Brücke nördlich über Augustinerstraße verschwenkt und führen an den Baugruben für die Tunnelstrecke und das Trogbauwerk am Heumarkt vorbei. Es werden Bushaltestellen südlich vom Maritim-Hotel zur Abwicklung von Ersatzbusverkehren eingerichtet.
- Neumarkt: Es befinden sich zwei offene Baugruben südlich vom Neumarkt und in der Cäcilienstraße (nördlicher Teil). Der Stadtbahnverkehr wird über die Nordschleife umgeleitet und die Gleisanlagen in der Cäcilienstraße Richtung Süden verschwenkt. Die Übergangshaltestelle befindet sich nördlich des Neumarkts mit zwei Seitenbahnsteigen. Der MIV Richtung Ost wird südlich der verschwenkten Gleise geführt. Im weiteren Verlauf wird die Baugrube in der Cäcilienstraße (nördlicher Teil) überdeckelt und die Gleise über den Deckel verschwenkt. Im weiteren Bauablauf muss am Neumarkt eine Fertigteilbrücke eingefügt werden. Über diese Brücke wird der oberirdische Stadtbahnverkehr abgewickelt, während darunter der Teilabbruch des bestehenden Stadtbahntunnels erfolgt.
- Ein Teilnehmender fragte, wie lange es voraussichtlich dauern wird, den Deckel am Neumarkt einzurichten. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass man dies zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen kann. Man gehe zeitlich von „Wochen“ aus, da der Deckel in Fertigbauweise installiert wird.
- Jahnstraße: Während der ersten Bauphase mit offener Baugrube (Start-/Zielschacht) neben der Mauritiuskirche kann der Betrieb der Stadtbahnlinie 9 aufrechterhalten werden. Bei der anschließenden Bauphase zur Herstellung des Trogbauwerks in der Jahnstraße muss die Stadtbahnlinie 9 über die Aachener Straße und den Gürtel umgeleitet werden.



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob die Bauablaufplanungen in der Jahnstraße ausschließlich für die unterirdische Planung gelten und sie bei der oberirdischen Alternative entfallen. Die Verwaltung der Stadt Köln bejahte dies und führte aus, dass die Gleislage oberirdischen Planungsalternative in diesem Bereich unverändert bleibt.
- Moltkestraße und Rudolfplatz: In der Aachener Straße werden zwei offene Baugruben für die Haltestellen eingerichtet. Der Stadtbahnverkehr wird dafür in beide Fahrtrichtungen über die Richard-Wagner-Straße umgeleitet. Der Bahnsteig an der Haltestelle Moltkestraße wird zum Mittelbahnsteig umfunktioniert. An der Haltestelle Rudolfplatz wird in Richtung Bensberg der Seitenbahnsteig am Steigenberger Hotel genutzt. Die Stadtbahnen in Fahrtrichtung Weiden halten an einem Behelfsbahnsteig in der Pilgrimstraße.
- Ein Teilnehmender fragte, ob die Bauzwischenzustände auch für mobilitätseingeschränkte Menschen zugänglich sein werden. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Bahnsteige auch in den Bauzwischenzuständen so barrierefrei wie möglich hergestellt werden und den gesetzlichen Vorgaben entsprechen werden.
- Eine Teilnehmende erkundigte sich, ob die 90-Meter-Züge an den Bahnsteigen der Bauzwischenzustände halten können. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass dies möglich sein wird und die Bahnsteige aus diesem Grund auf mindestens 80 Meter verlängert werden müssen.
- Ein Teilnehmender fragte, ob ein Sicherheitsaudit für die Verkehrsführung geplant ist. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass dies geplant ist.
- Ein Teilnehmender fragte, ob die Bauzeiten gleichwertig für beide Alternativen im Rahmen des Kriterienkatalogs bewertet werden. Die Verwaltung der Stadt Köln bejahte dies.
- Ein Teilnehmender bat darum, die finale Bauablaufplanung frühzeitig mit der Wirtschaft in Köln und mit Navigationssystemen und deren Anbietern zu teilen, um den Lieferverkehr planen und Ausweichrouten ansteuern zu können. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- Eine Teilnehmende erkundigte sich, ob es eine Gesamtschau der (geplanten) Baustellen in der Kölner Innenstadt gibt, die allen Bauvorhaben und damit verbundenen Einschränkungen und Aufwendungen Rechnung trägt. Die Verwaltung der Stadt Köln bejahte dies und gab an, dass die Baustellen aufeinander abgestimmt werden, um unnötige Belastungen zu vermeiden.



# Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

## TOP6 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt die Verwaltung der Stadt Köln einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine.

- Die achte Sitzung des Politischen Begleitgremiums findet im ersten Quartal 2024 statt.
- Das nächste Fachgespräch findet im Anschluss an das achte Politische Begleitgremium statt.
- Der thematische Fokus der Sitzungen liegt dann auf den Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtraum.

---

*gez. Ascan Egerer*  
(Leitung)

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