



## 7. Fachgespräch

zur Ost-West-Achse  
am 14.11.2023

1

Begrüßung und Rückblick

2

Neuester Stand im Bereich Innenstadt

3

Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt

4

Bauzwischenzustände im Planungsabschnitt Innenstadt

5

Ausblick auf den Bauablauf im Planungsabschnitt Innenstadt unterirdisch

6

Projektkommunikation und Ausblick



# Begrüßung und Rückblick

1



# Die Projektverantwortlichen

## Stadt Köln

### **Beigeordneter für Mobilität**

Ascan Egerer

### **Amtsleitung 66**

Silke Stach-Reinartz

### **Amtsleitung 69**

Sonja Rode

### **Gesamtprojektleitung**

Amt 66: Hildegard Heide

### **Stellvertretene Gesamtprojektleitung**

Amt 69: Torsten Kley-Steuerding

## Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)

### **Vorstandsvorsitzende**

Stefanie Haaks

### **Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement**

Gunther Höhn

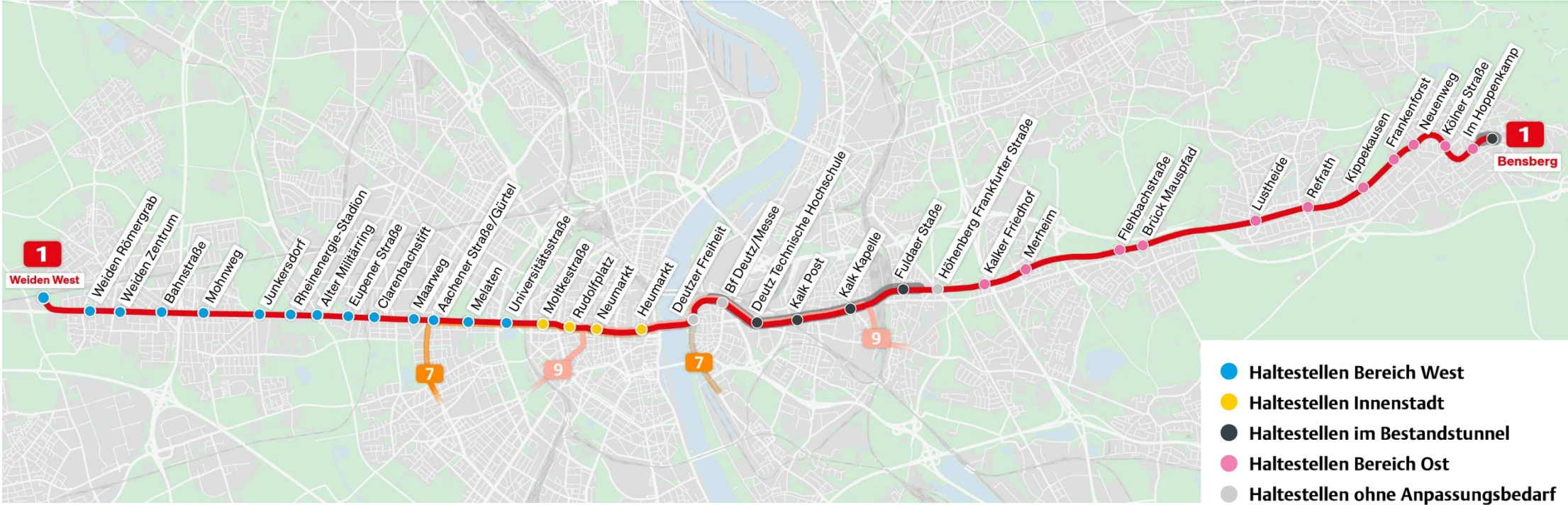
### **Bereichsleiter Fahrweg**

Christian Burk

### **Stadtbahnausbau**

Klaus Köster

# Streckenverlauf der Ost-West-Achse







# Die Planungsbereiche der Ost-West-Achse

Abschnitt West

Innenstadt –  
oberirdisch

Innenstadt –  
unterirdisch

Bestandstunnel

Abschnitt Ost

Rheinisch-  
Bergischer Kreis

# Rückblick auf das 6. Fachgespräch im September 2023

## Das 6. Fachgespräch mit Stakeholder\*innen hat am 13. September 2023 stattgefunden.

- Thema: Planungen zum Umbau der Haltestellen im rechtsrheinischen Abschnitt
- Es waren ca. 30 Stakeholder\*innen anwesend.
- Das Ergebnisprotokoll ist auf der Projektwebsite veröffentlicht.

## Feedback zu der geplanten Umbaumaßnahmen

- Einige Teilnehmende sprechen sich bei den Bestandstunnelhaltestellen für einen weiteren Aufzug pro Bahnsteig aus (also zwei Aufzüge pro Fahrtrichtung).
- Sie merken an, dass besonders auf die Breite und Qualität der Haltestellenzugänge im Bereich Ost geachtet werden muss.
- Der Bedarf nach umwelt- und insektengerechten Beleuchtungsanlagen wird vorgebracht.
- Es sind mehr Fahrgastunterstände und/oder mehr Sitzplätze gewünscht.





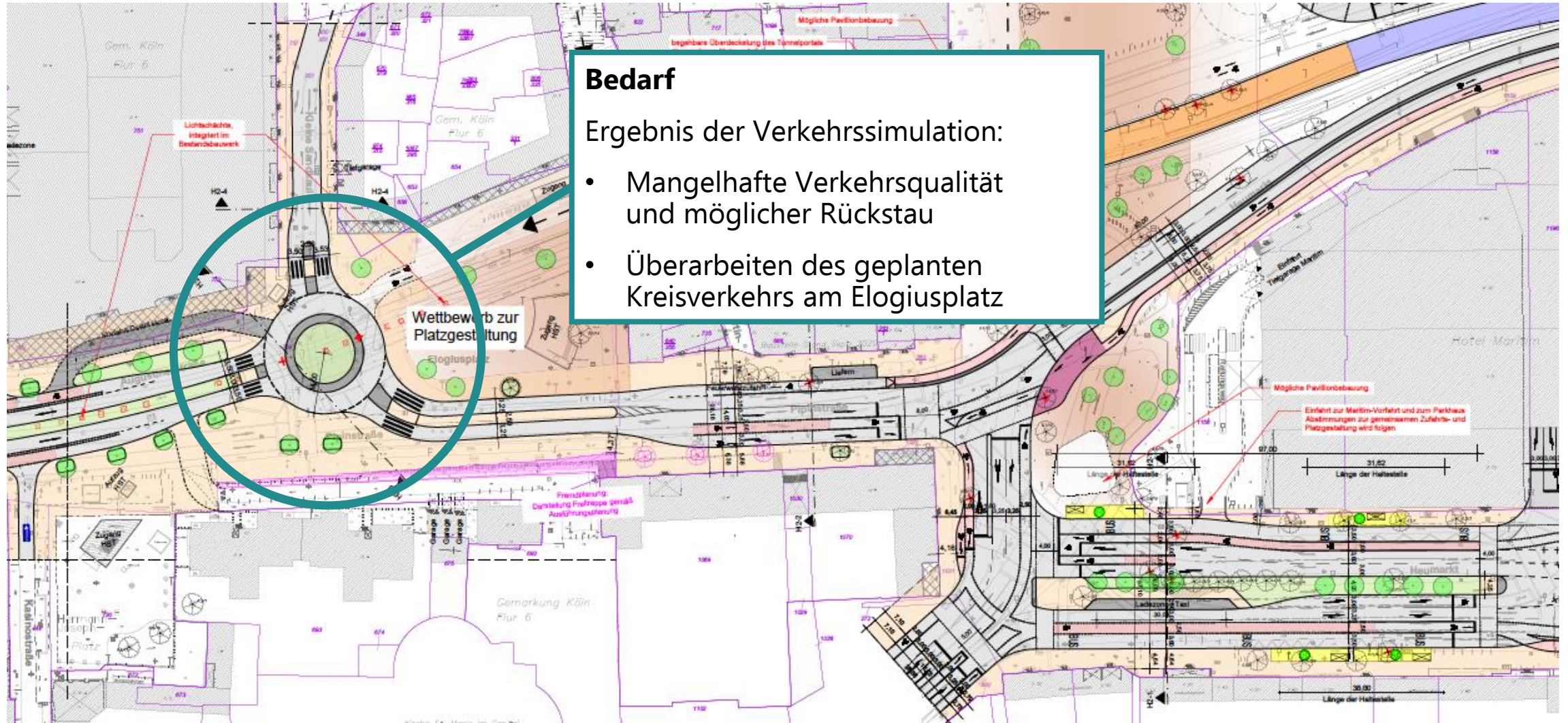
# Neuester Stand im Bereich Innenstadt

2





# Innenstadt unterirdisch: Verkehrsführung Kleine Sandkaul bisher



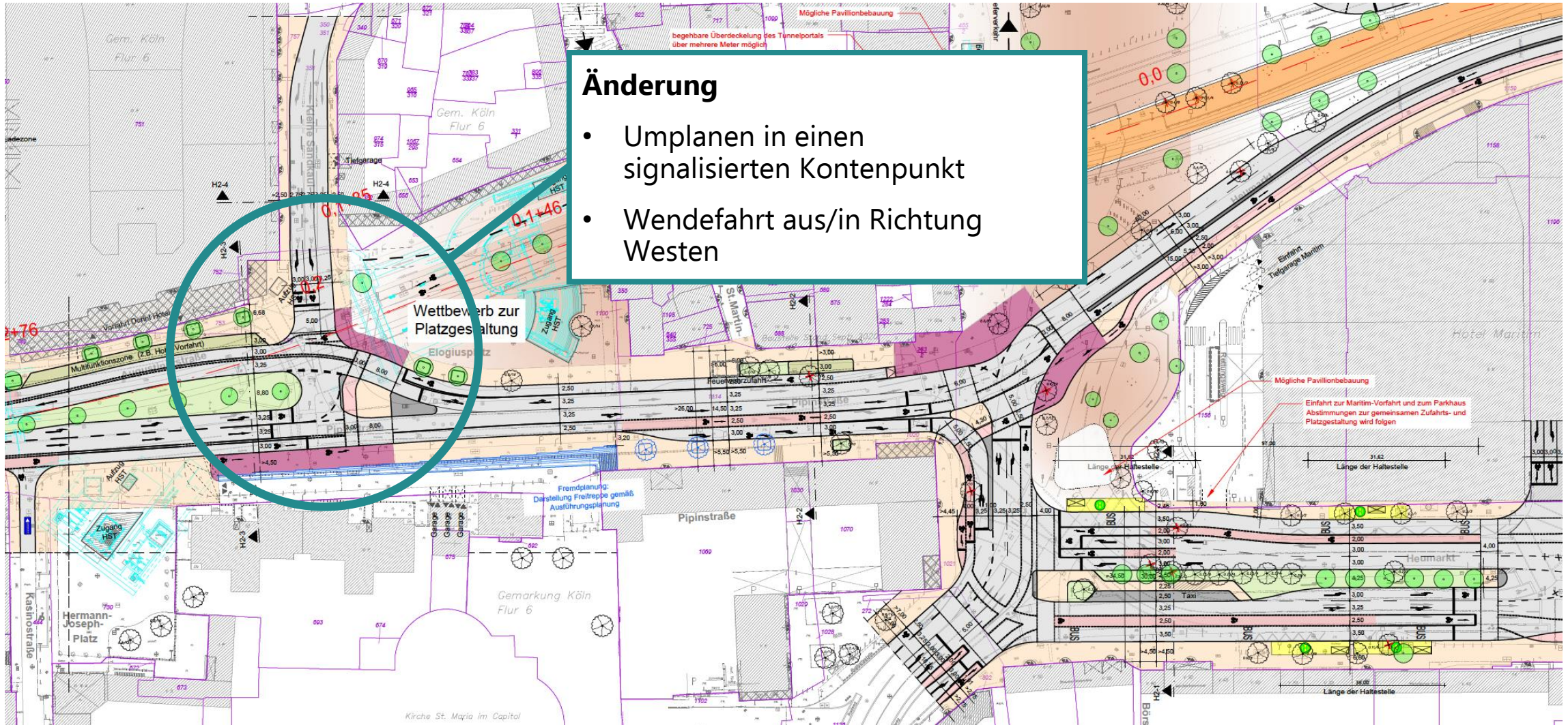
## Bedarf

Ergebnis der Verkehrssimulation:

- Mangelhafte Verkehrsqualität und möglicher Rückstau
- Überarbeiten des geplanten Kreisverkehrs am Elogiusplatz



# Innenstadt unterirdisch: Verkehrsführung Kleine Sandkaul neu

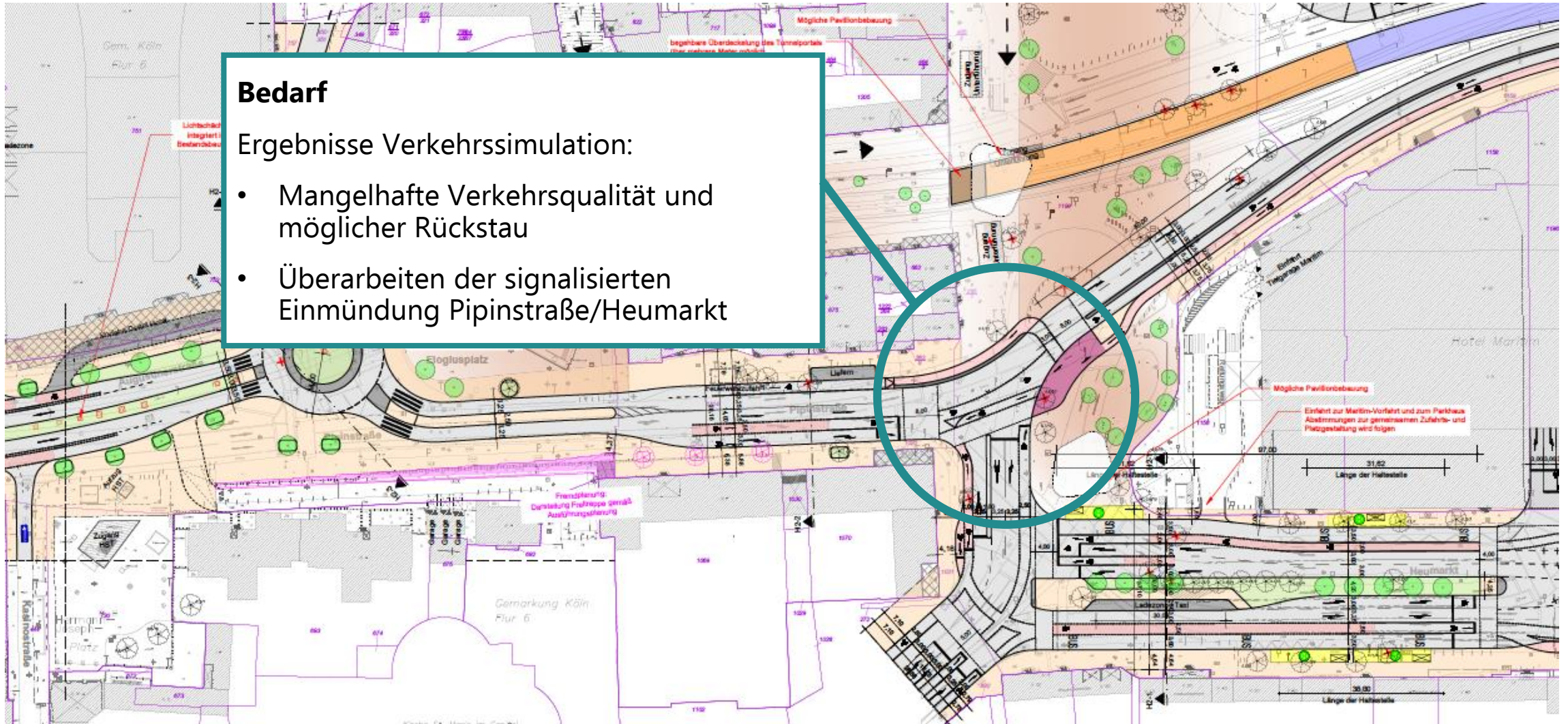


**Änderung**

- Umplanen in einen signalisierten Kontenpunkt
- Wendefahrt aus/in Richtung Westen

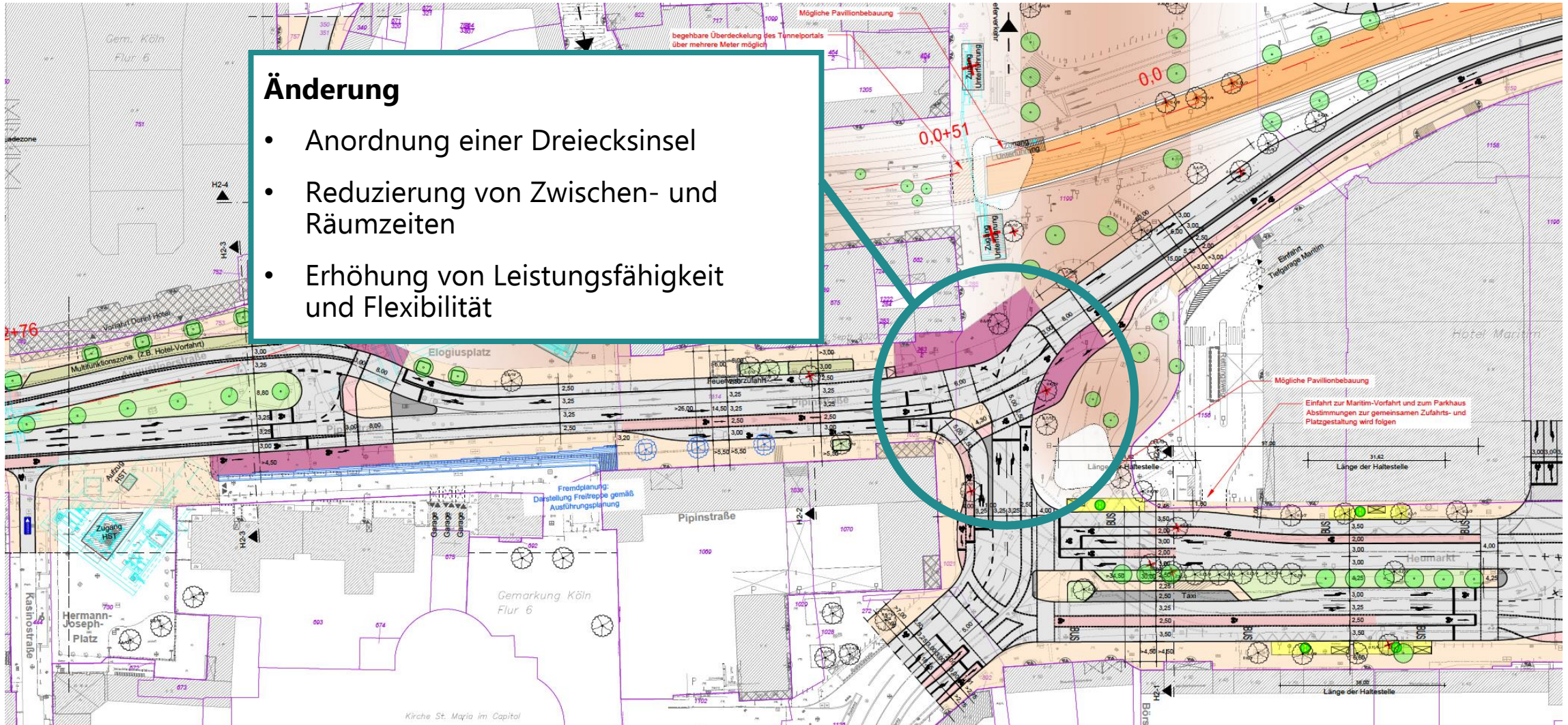


# Innenstadt unterirdisch: Knoten Pipinstr./Heumarkt bisher





# Innenstadt unterirdisch: Knoten Pipinstr/Heumarkt neu

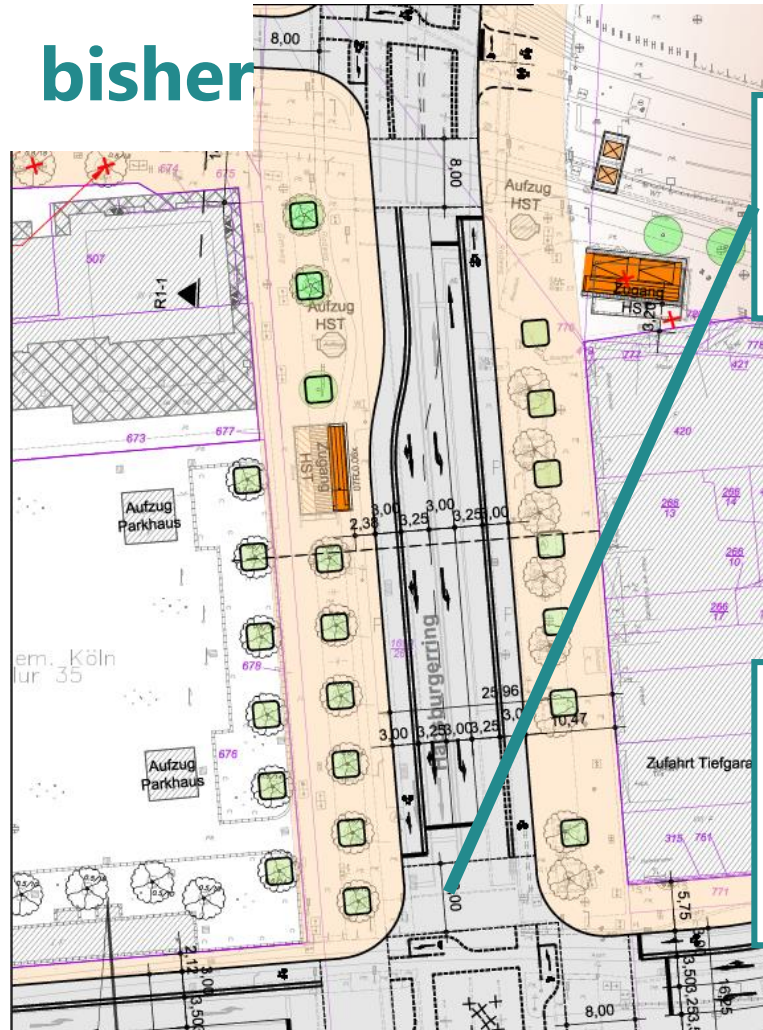


- ### Änderung
- Anordnung einer Dreiecksinsel
  - Reduzierung von Zwischen- und Räumzeiten
  - Erhöhung von Leistungsfähigkeit und Flexibilität



# Innenstadt ober- und unterirdisch: Verkehrsführung Ringe

bisher



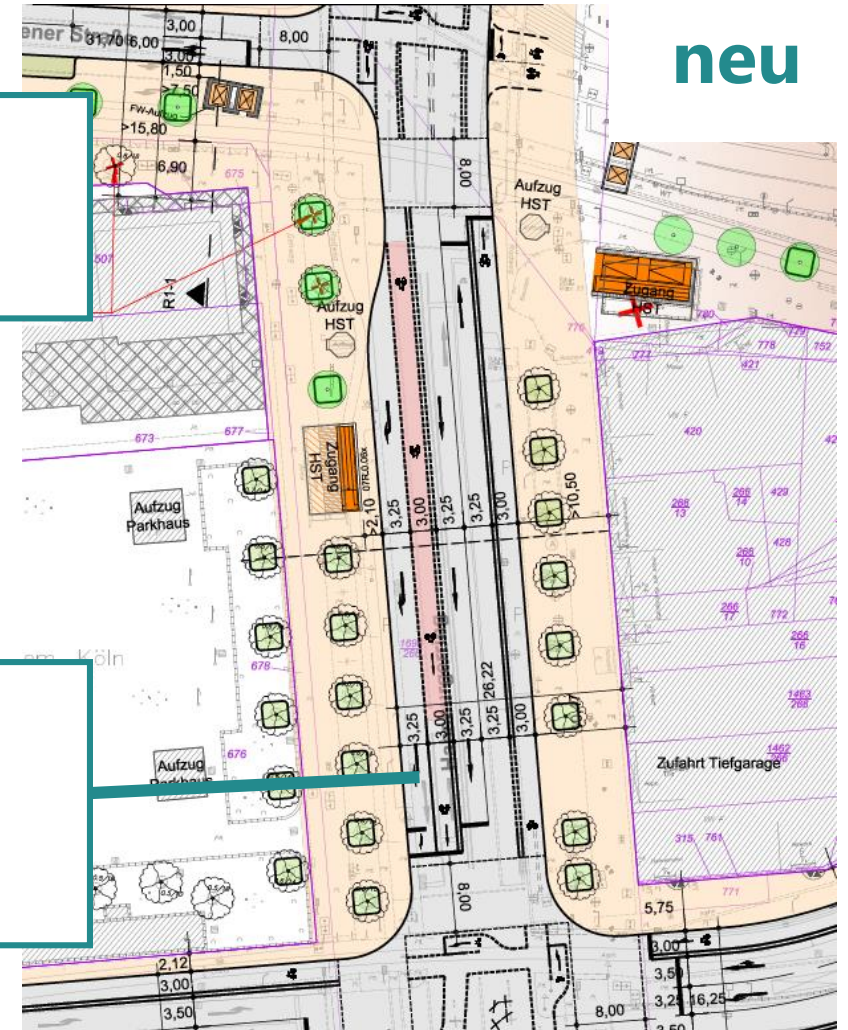
## Bedarf

mangelnde Verkehrsqualität für den gesamten Knotenpunkt

## Änderung

Verzicht auf den Linksabbieger in Richtung Osten zugunsten eines separaten Rechtsabbiegefahrstreifens

neu







# Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt

3





# Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

## Aktueller Stand Kosten Bereich Innenstadt oberirdisch, netto

<b>Kostenschätzung: Innenstadt oberirdische Führung* + Bauzwischenzustände* (Preisstand 2022)</b>	<b>145 – 160 Mio. €</b>
Kostenrahmen: Innenstadt oberirdische Führung* + Innenstadt Provisorien* (Preisstand 2016)	95,5 Mio. €
Kostendifferenz	49,5 – 64,5 Mio. €

### Gründe für die Kostendifferenz

- Preissteigerung von 2016 bis 2022 (ca. 45 %, ca. 265 Mio. €)
- Abweichung zwischen Kostenrahmen und Kostenschätzung
- Leitungen (Neuverlegungen und Sicherungen)
- Kosten Herstellung Bauphasen
- Kosten Verkehrsführung Bau

\* ohne Baunebenkosten und Finanzierung



# Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

## Aktueller Stand Kosten Bereich Innenstadt unterirdisch, netto

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

- Preissteigerung von 2016 bis 2022 (ca. 45 %, ca. 265 Mio. €)
- Abweichung zwischen Kostenrahmen und Kostenschätzung
- Leitungen (Neuverlegungen und Sicherungen)
- Kosten Herstellung Bauphasen
- Kosten Verkehrsführung Bau
- Teilabriss Neumarkt

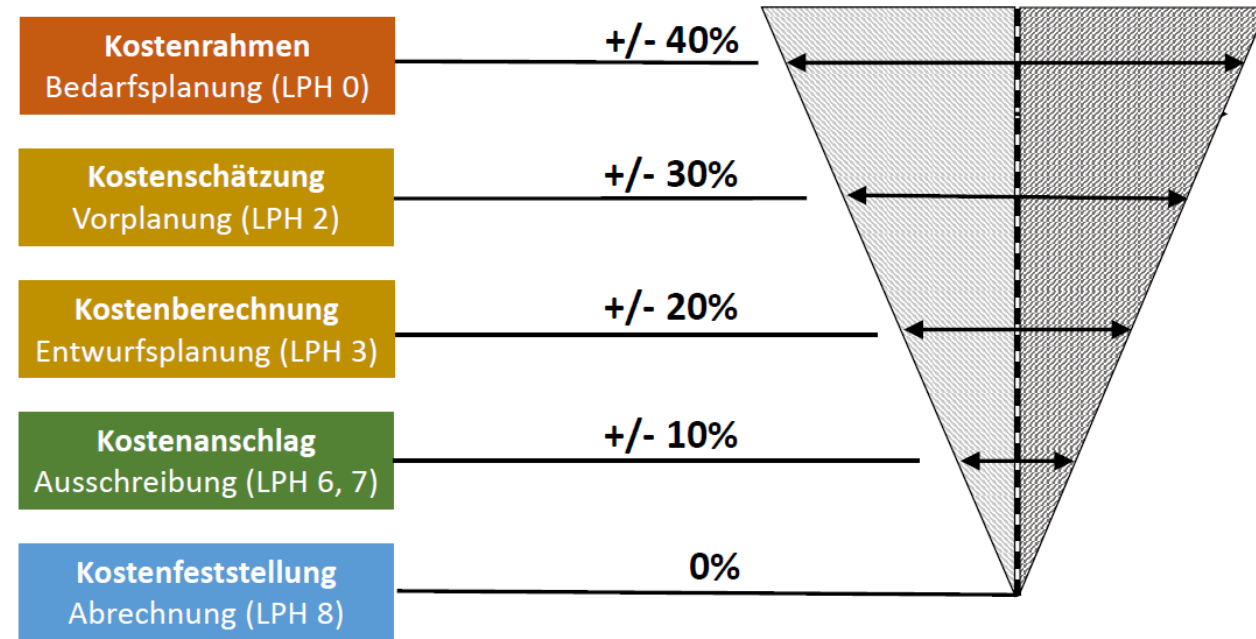
\* ohne Baunebenkosten und Finanzierung

# Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

## Hinweise zur Kostenschätzung

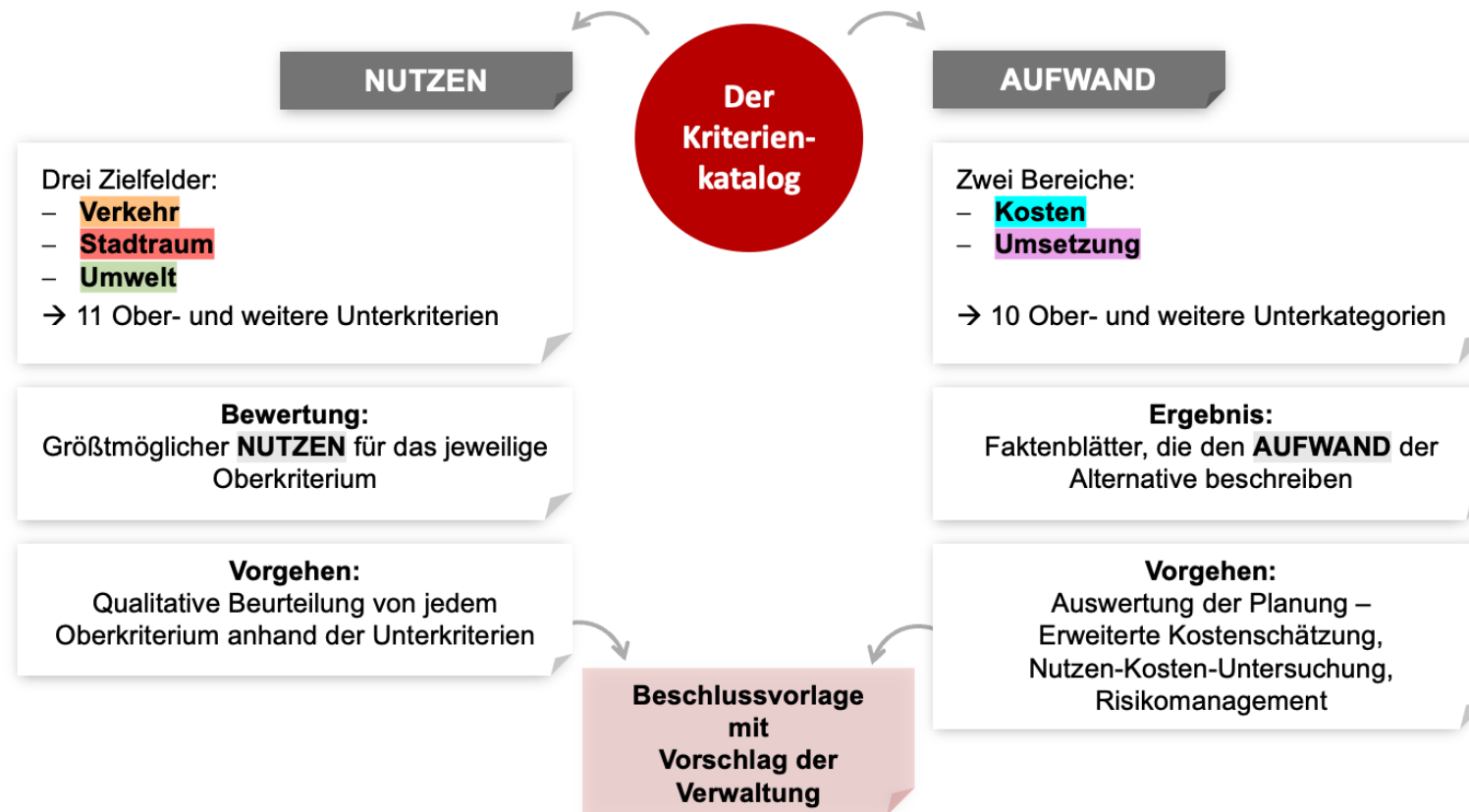
- Weitere Preissteigerung von 2022 bis zur Beauftragung
- Abweichung zwischen Kostenschätzung und Kostenfeststellung (ca. 30 %)
- Höherer Detaillierungsgrad der Planung

### Genauigkeit der Kostenermittlung „Kostentrichter“



# Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

## Aktueller Stand: Kriterienkatalog

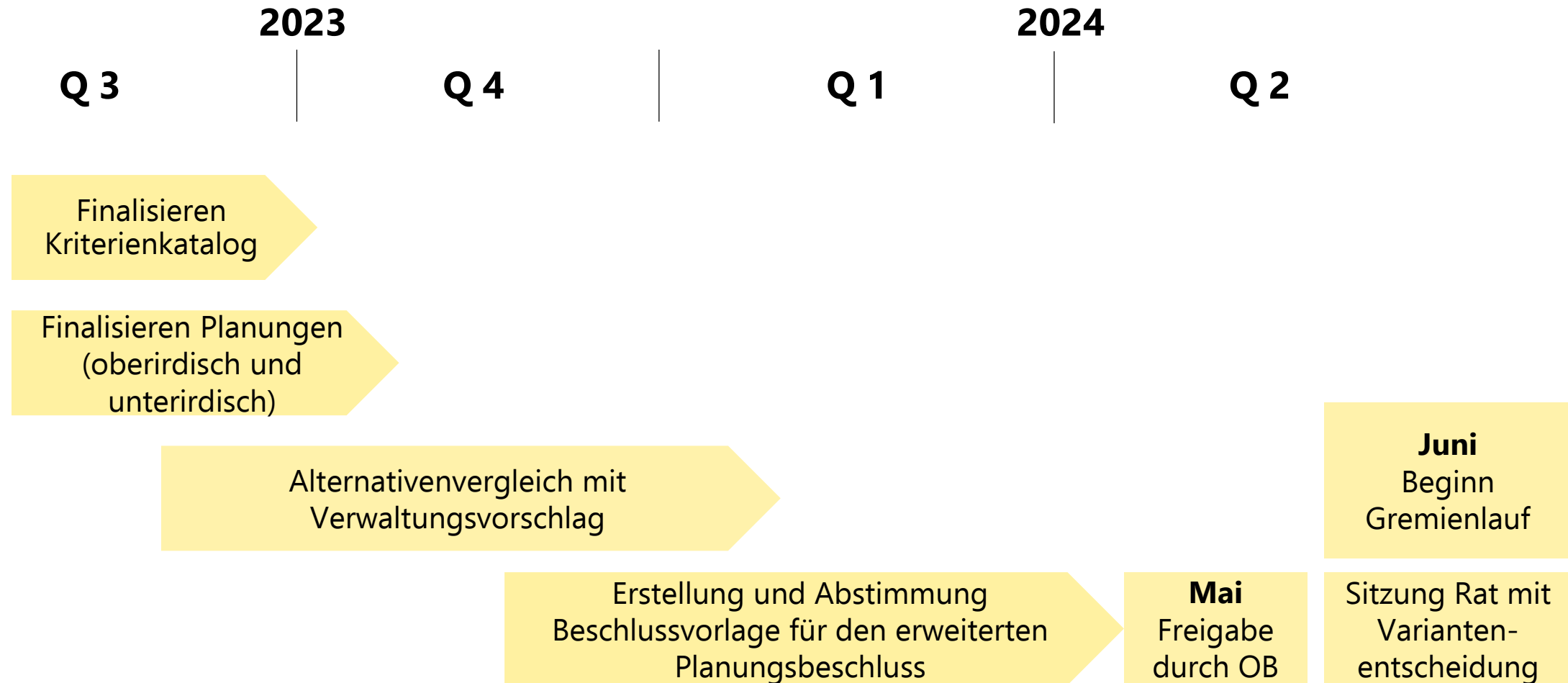


- Rückmeldungen waren bis 19. Mai 2023 möglich
- Sehr wenige Rückmeldungen zu Anpassungen eingegangen
- Beim Aufwand neun statt bisher zehn Oberkategorien
- Schärfen der Unterkategorien
- Inhaltlich bleibt das Verfahren wie im 4. Fachgespräch am 29. März 2023 vorgestellt



# Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

## Aktueller Stand: Terminalschiene





# Bauzwischenzustände im Planungsabschnitt Innenstadt

4




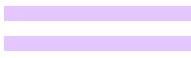




# Bauzwischenzustände Innenstadt

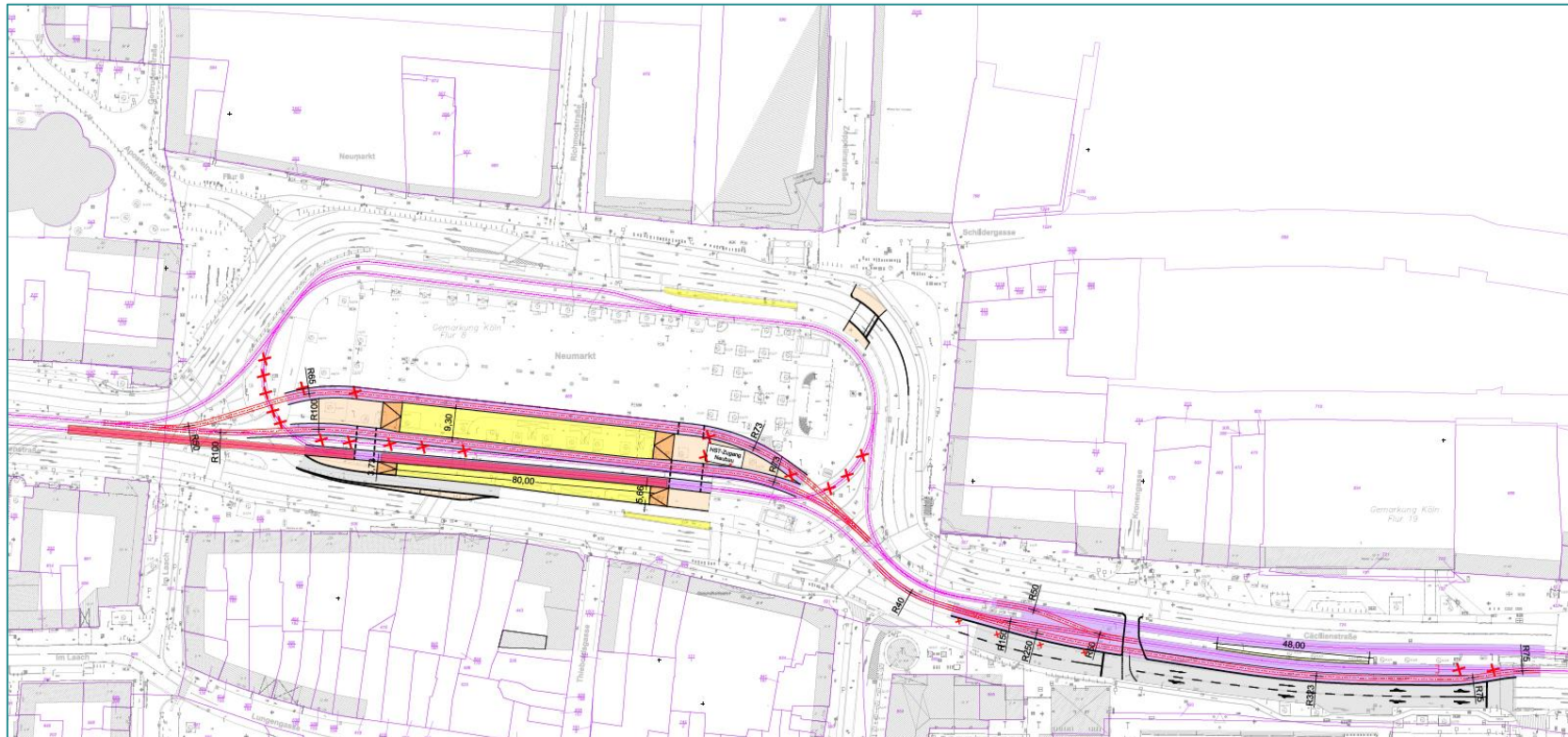
## Übersicht

- Zielsetzung: Umbau der Ost-West-Achse unter laufendem ÖPNV-Betrieb
- Die Bauabschnitte West („Weiden West“ bis „Universitätsstraße“) und Ost („Deutz TH“ bis „Bensberg“) sollen vor dem Bauabschnitt Innenstadt für die 90-Meter-Züge ertüchtigt und fertiggestellt werden.
- Damit die 90-Meter-Züge zur Baumaßnahme in der Innenstadt verkehren können, müssen die Haltestellen verlängert werden. Diese Provisorien sind die Bauzwischenzustände.
- Die Bauzwischenzustände unterscheiden sich bei der oberirdischen und der unterirdischen Alternative an drei von vier Haltestellen.
- Durch die Bauarbeiten zu den Bauzwischenzustände ergeben sich Einschränkungen des ÖPNV-Betriebs.

# Bauwischenzustände Innenstadt

## Legende

	Bahnsteig oder Bushaltestelle		Gleisverlauf Bestand
	Bahnsteigrampe u. Gehweg		Gleisverlauf Bauwischenzustand
	90-Meter-Zug		Rückbau

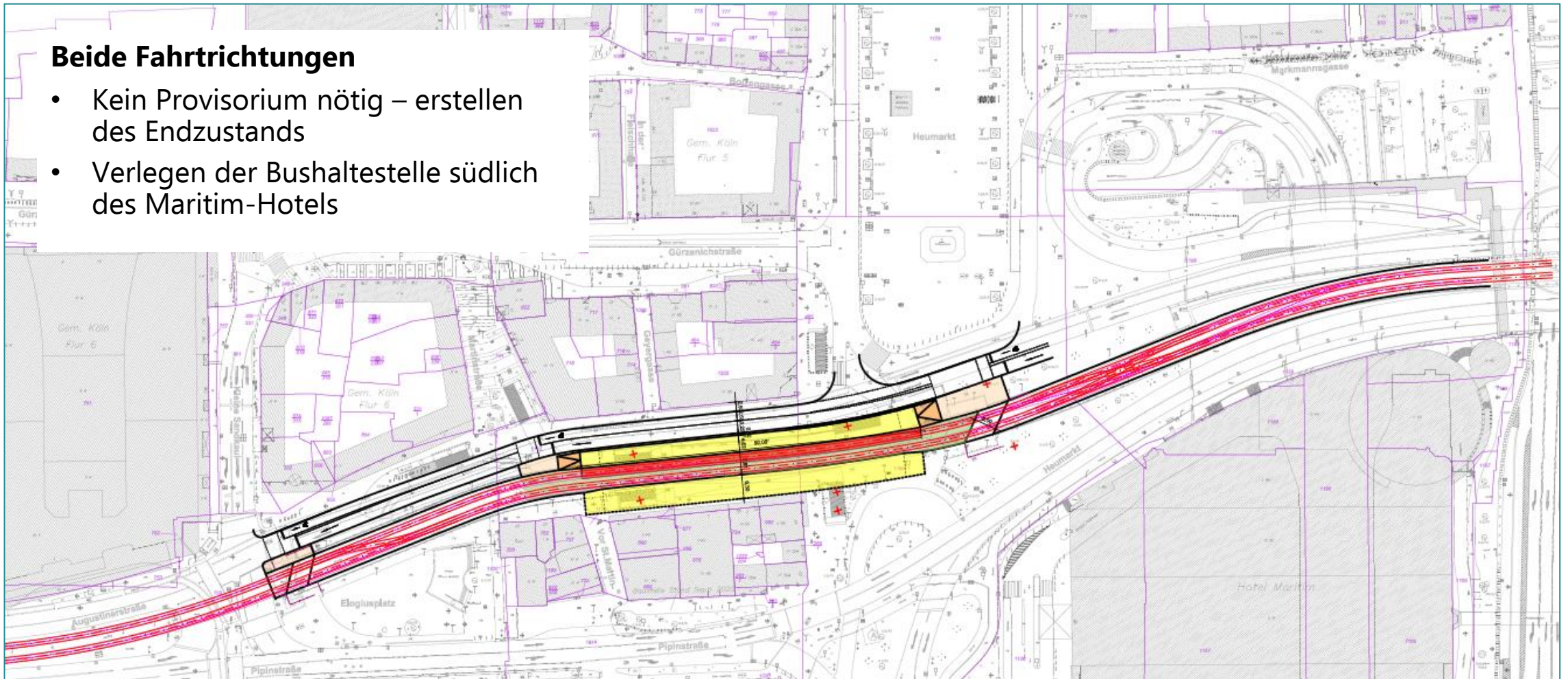




# Bauzwischenzustände Innenstadt Heumarkt oberirdische Alternative

## Beide Fahrtrichtungen

- Kein Provisorium nötig – erstellen des Endzustands
- Verlegen der Bushaltestelle südlich des Maritim-Hotels

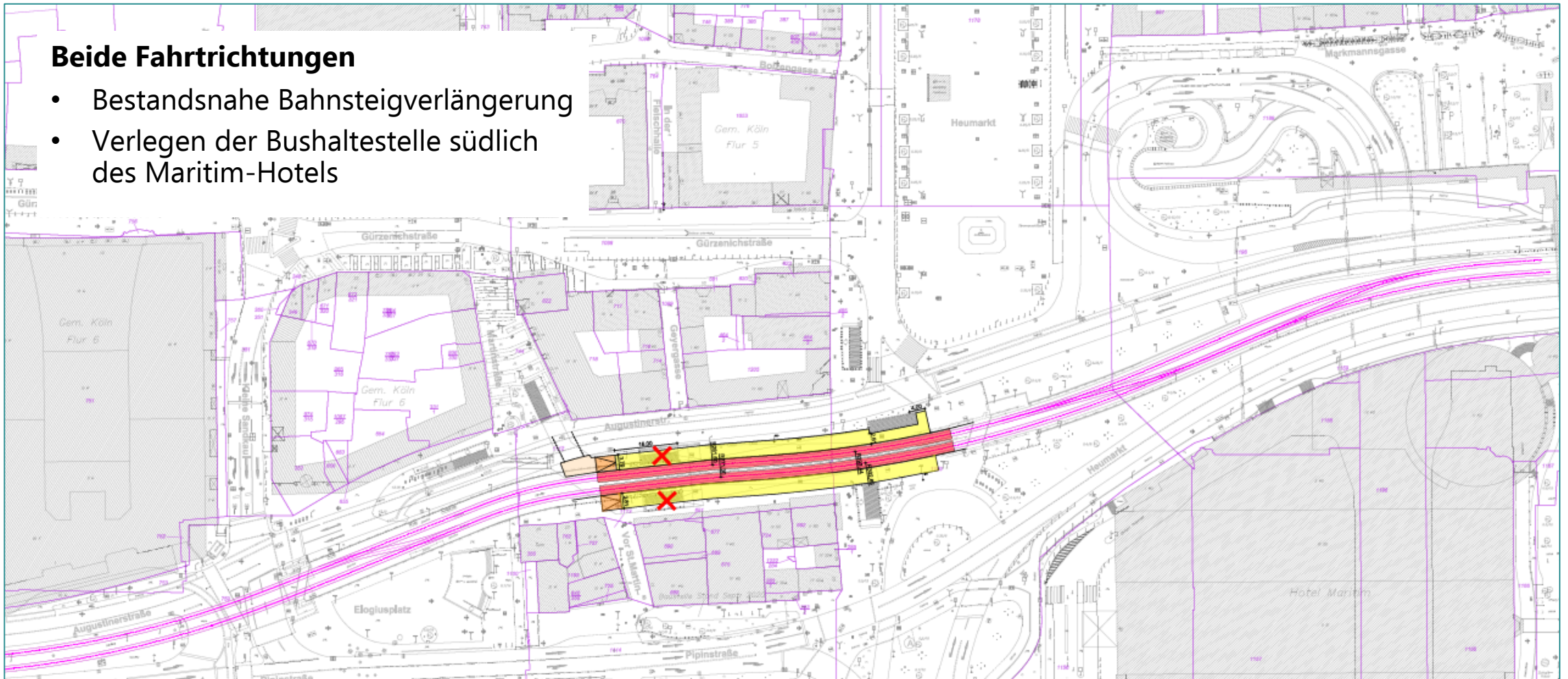




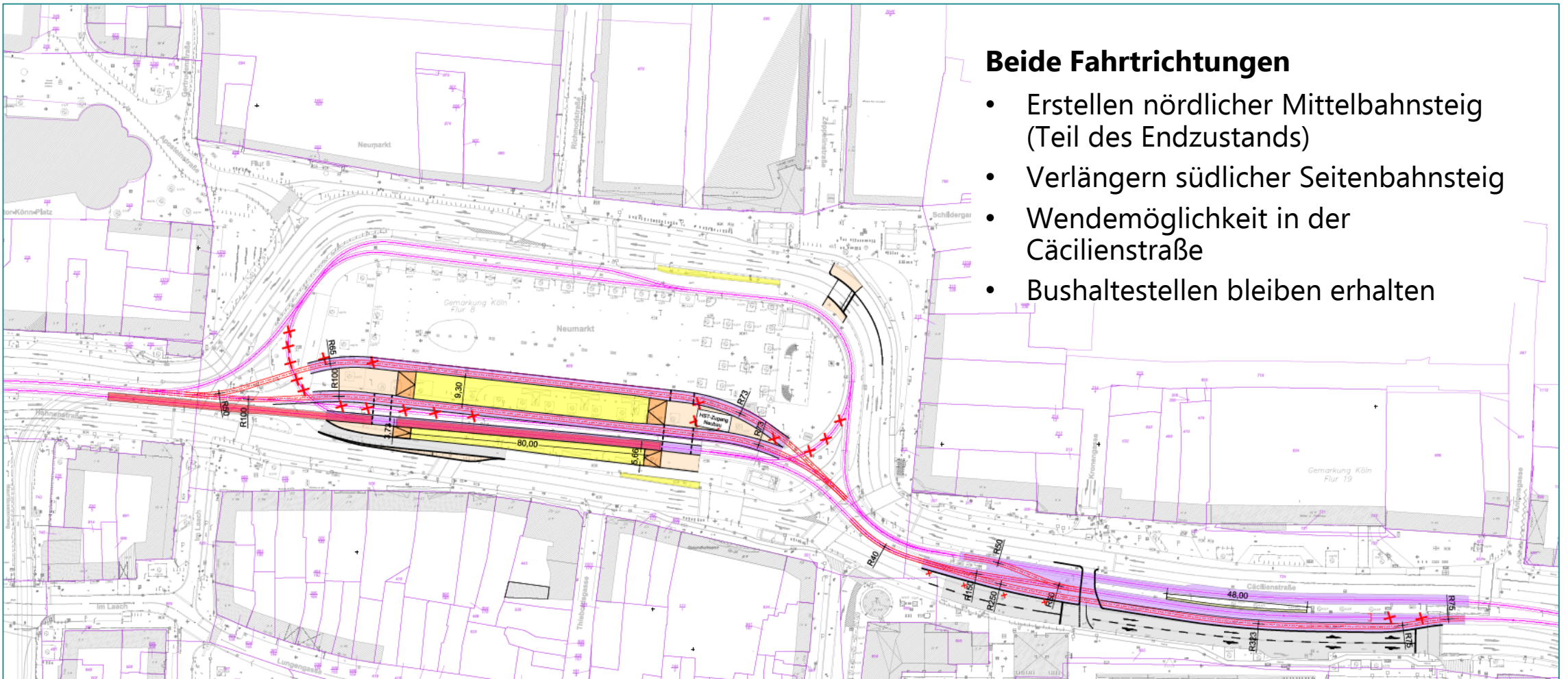
# Bauwischenzustände Innenstadt Heumarkt unterirdische Alternative

## Beide Fahrtrichtungen

- Bestandsnahe Bahnsteigverlängerung
- Verlegen der Bushaltestelle südlich des Maritim-Hotels



# Bauwischenzustände Innenstadt Neumarkt oberirdische Alternative

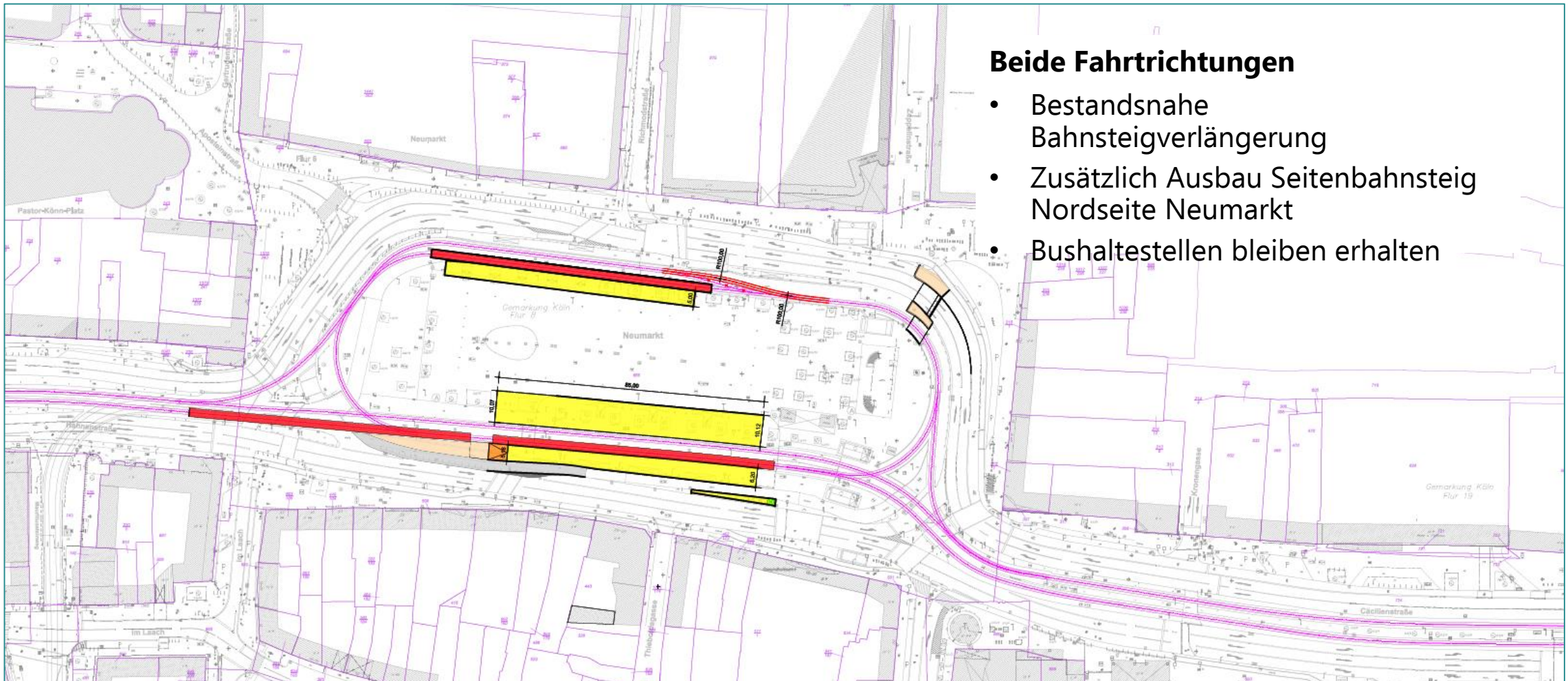


## Beide Fahrtrichtungen

- Erstellen nördlicher Mittelbahnsteig (Teil des Endzustands)
- Verlängern südlicher Seitenbahnsteig
- Wendemöglichkeit in der Cäcilienstraße
- Bushaltestellen bleiben erhalten



# Bauzwischenzustände Innenstadt Neumarkt unterirdische Alternative



## Beide Fahrtrichtungen

- Bestandsnahe Bahnsteigverlängerung
- Zusätzlich Ausbau Seitenbahnsteig Nordseite Neumarkt
- Bushaltestellen bleiben erhalten



# Bauwischenzustände Innenstadt Rudolfplatz oberirdische Alternative

## Fahrtrichtung Weiden

- Bestandsnahe Bahnsteigverlängerung und -verbreiterung
- Neue Bushaltestelle auf gegenüberliegender Seite des Rings
- Wegfall einer MIV-Fahrbahn ab der Bushaltestelle

## Fahrtrichtung Bensberg

- Neuer Seitenbahnsteig am Steigenberger Hotel
- Wegfall einer MIV-Fahrbahn ab dem Bahnsteig
- Bushaltestelle bleibt erhalten



# Bauzwischenzustände Innenstadt Rudolfplatz unterirdische Alternative

## Fahrtrichtung Weiden

- Bestandsnahe Bahnsteigverlängerung und -verbreiterung
- Neue Bushaltestelle auf gegenüberliegender Seite des Rings
- Wegfall einer MIV-Fahrbahn ab der Bushaltestelle

## Fahrtrichtung Bensberg

- Neuer Seitenbahnsteig am Steigenberger Hotel
- Wegfall einer MIV-Fahrbahn
- Bushaltestelle bleibt erhalten



# Bauwischenzustände Innenstadt

## Moltkestraße ober- und unterirdische Alternative

### Beide Fahrtrichtungen

- Bestandsnahe Bahnsteigverlängerung
- Bushaltestellen bleiben erhalten





# Ausblick auf den Bauablauf im Planungsabschnitt Innenstadt unterirdisch

5



# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Übersicht

### **Besondere Untersuchung**

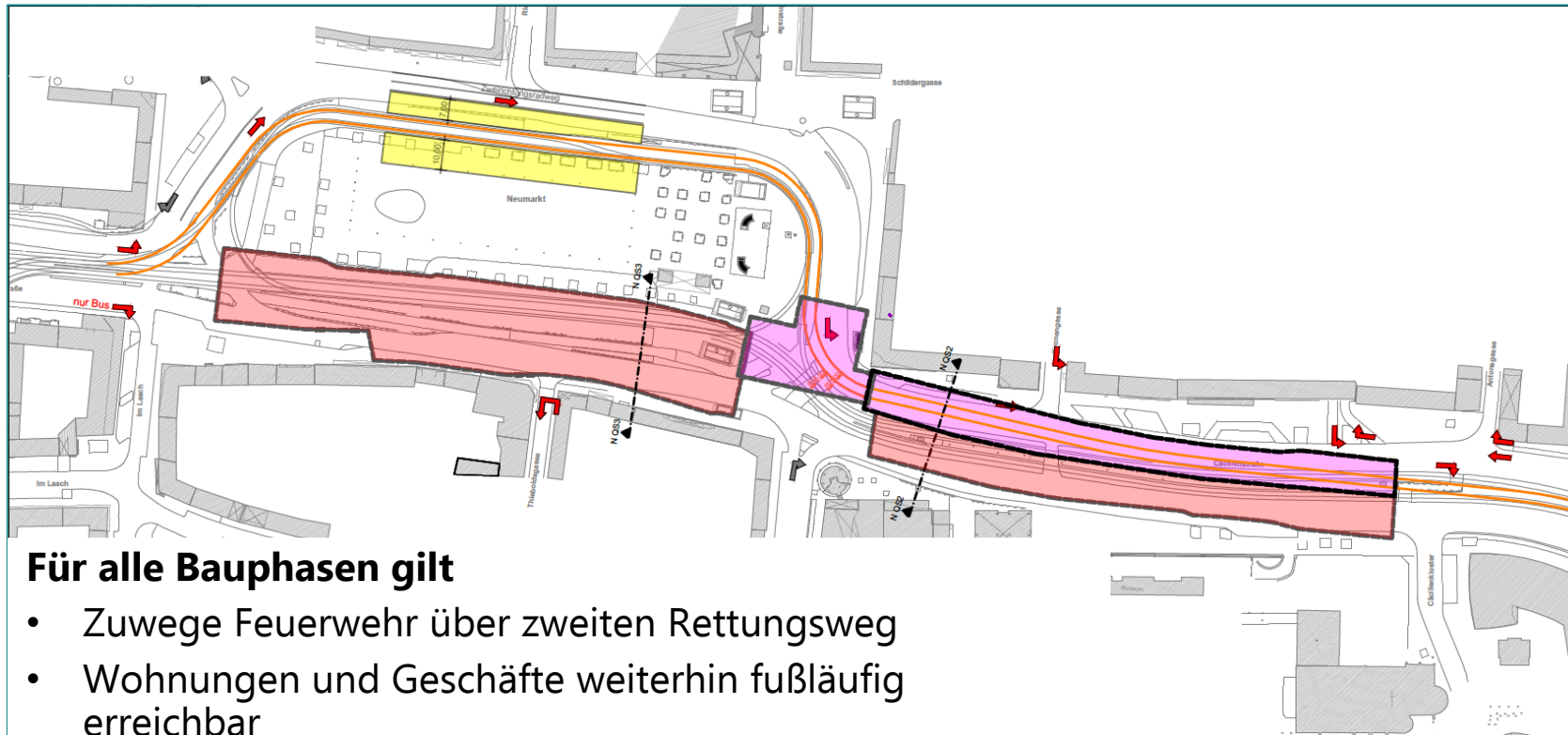
Mit dem aktuellen Stand der „Bauablaufplanung Innenstadt unterirdisch“ möchten wir Ihnen zeigen, dass der Um- und Ausbau der unterirdischen Alternative, so weit wie möglich, unter Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebs erfolgt.

### **Wichtige Hinweise und Einschränkungen**

- Die Bauablaufplanung ist nicht regulärer Teil der Leistungsphase 2.
- In den Leistungsphasen 3-8 ergeben sich weitere Details, Anpassungen und Änderungen. Wir bitten um Verständnis, dass wir Fragen dazu noch nicht abschließend beantworten können.
- 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.

# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Legende

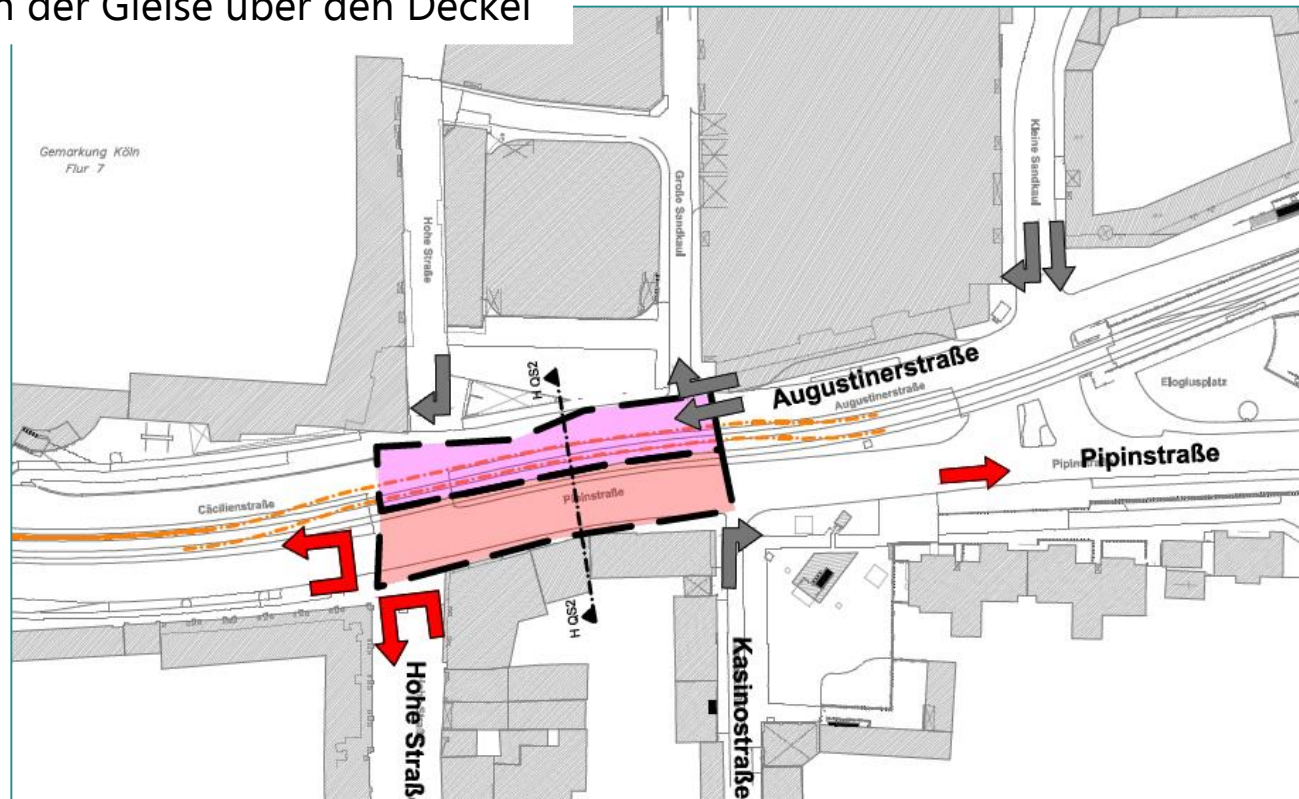




# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Heumarkt

- Halbseitige offene Bauweise
- Einrichten Deckel mit Gleisanlage, Baugrube (nördlicher Teil) und verschwenken der Gleise über den Deckel

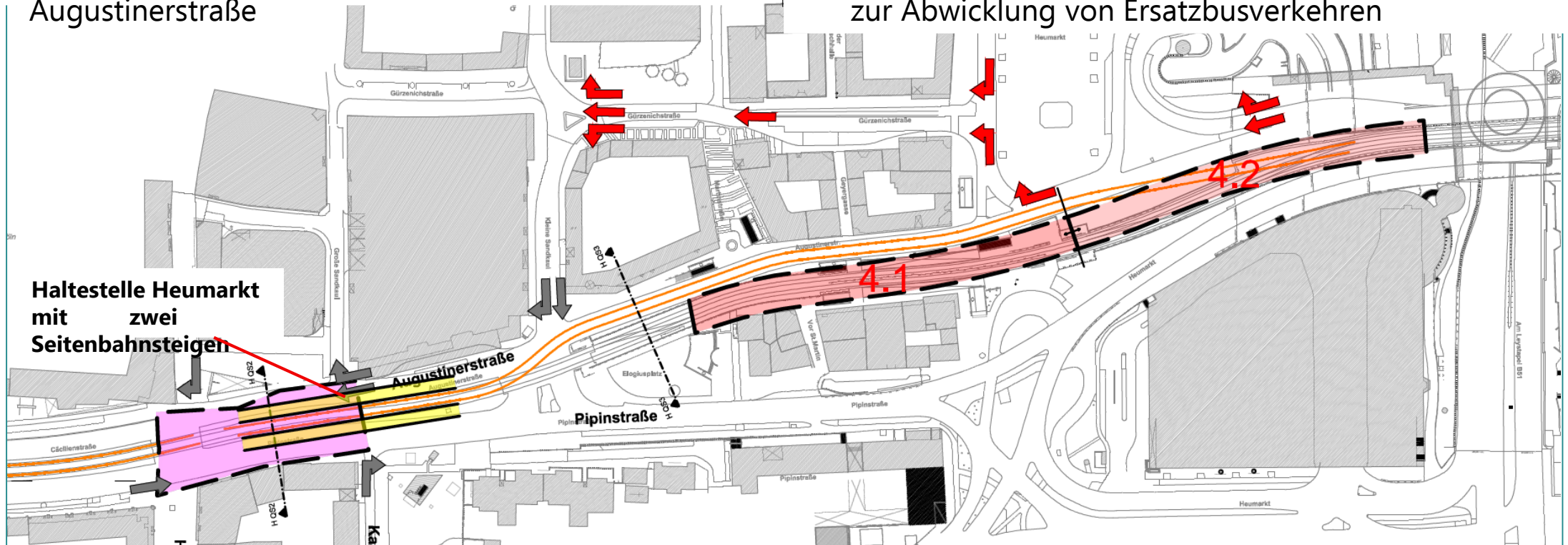




# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Heumarkt

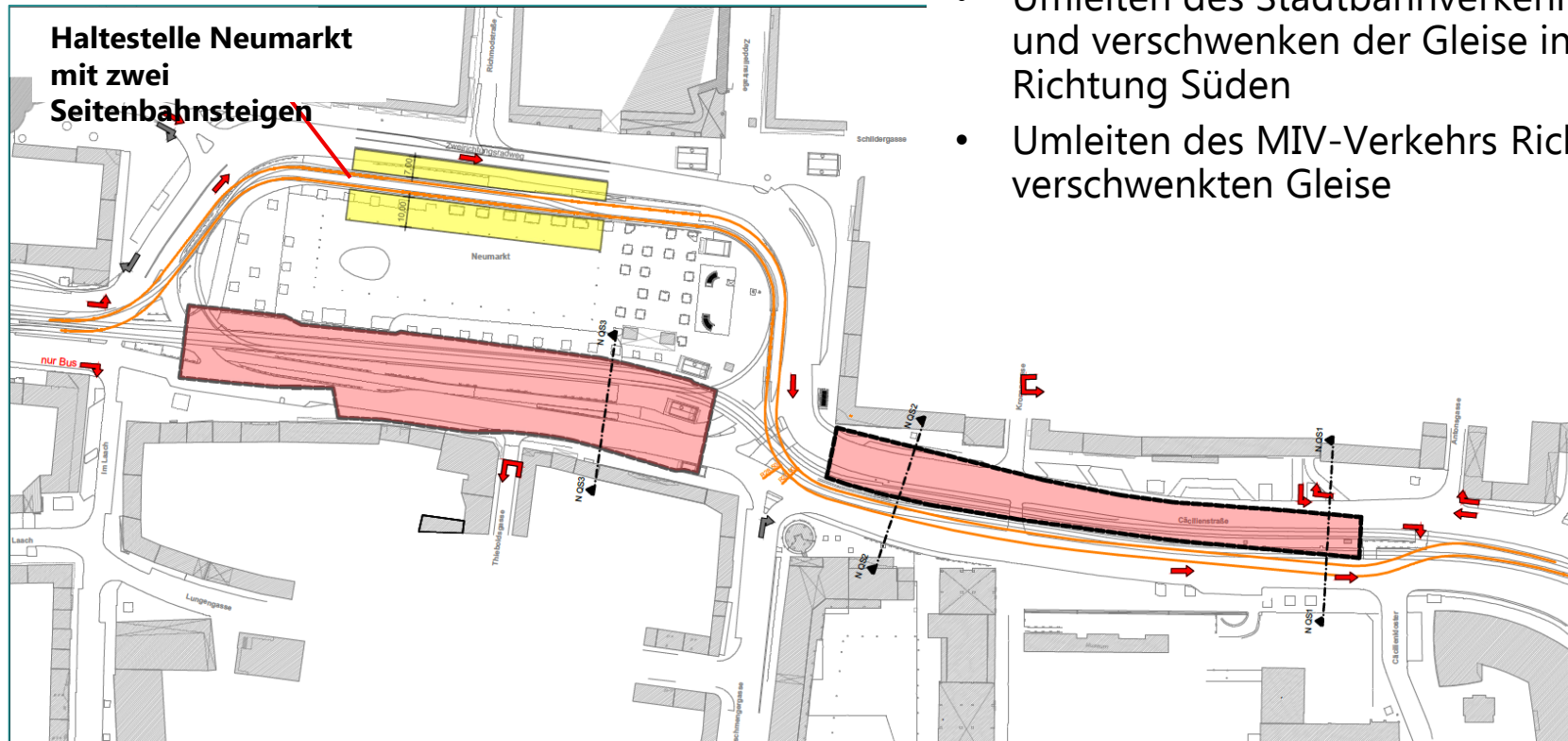
- Überdeckeln der gesamten Baugrube und Einrichten von provisorischer Haltestelle (Große Sandkaul)
- Verschwenken der Gleise nördlich über Augustinerstraße
- Offene Baugrube für Tunnelstrecke und Trogbauwerk (Bauphase 4.1 und 4.2)
- Ausbau provisorischer Bushaltestellen südlich Maritim zur Abwicklung von Ersatzbusverkehren



# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Neumarkt

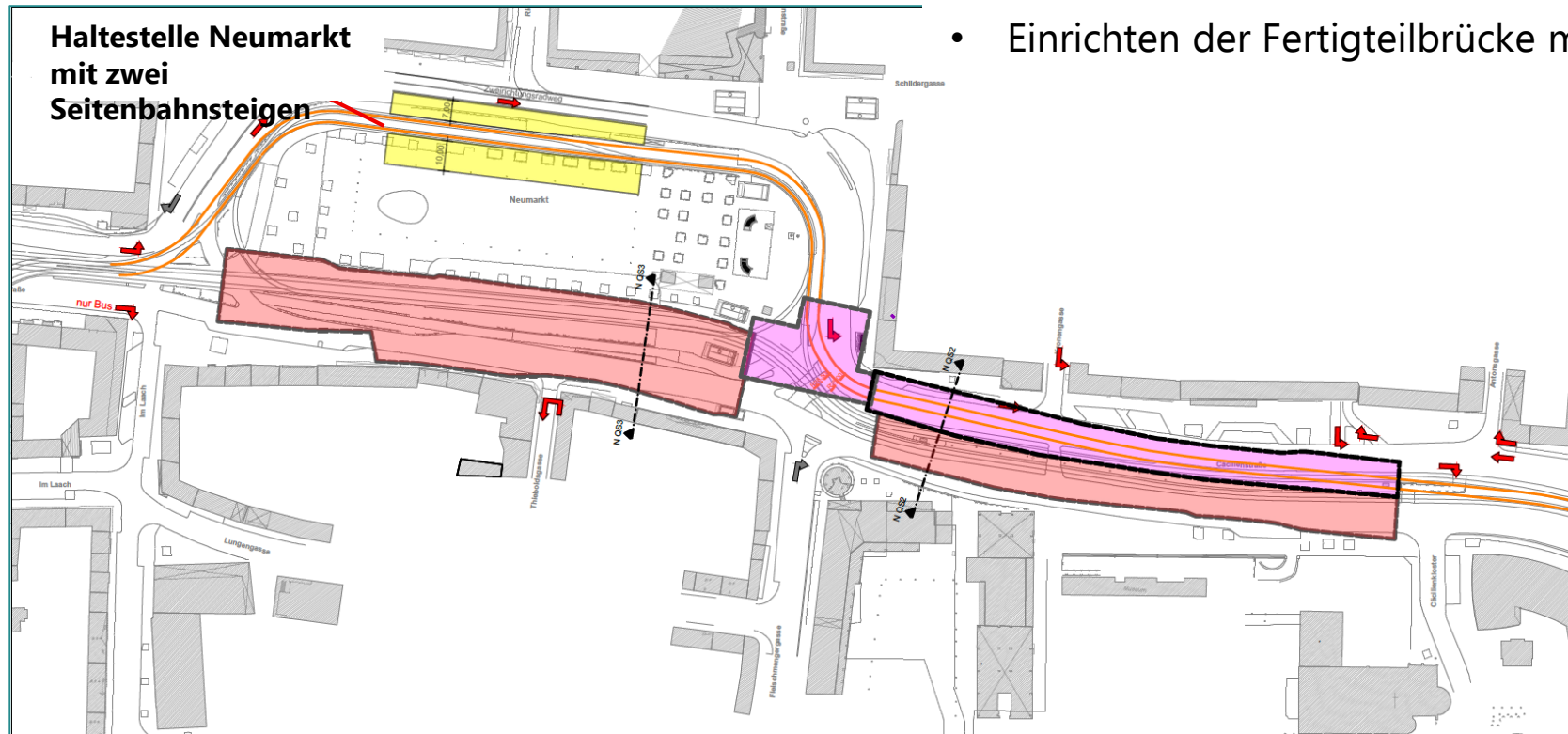
- Zwei offene Baugruben auf dem Neumarkt und in der Cäcilienstraße (nördlicher Teil)
- Umleiten des Stadtbahnverkehrs über Nordschleife und verschwenken der Gleise in der Cäcilienstraße Richtung Süden
- Umleiten des MIV-Verkehrs Richtung Ost, südlich der verschwenkten Gleise



# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Neumarkt

- Einrichten Deckel mit Gleisanlage, Baugrube Cäcilienstraße (nördlicher Teil) und verschwenken der Gleise über den Deckel
- Einrichten der Fertigteilbrücke mit Gleisen





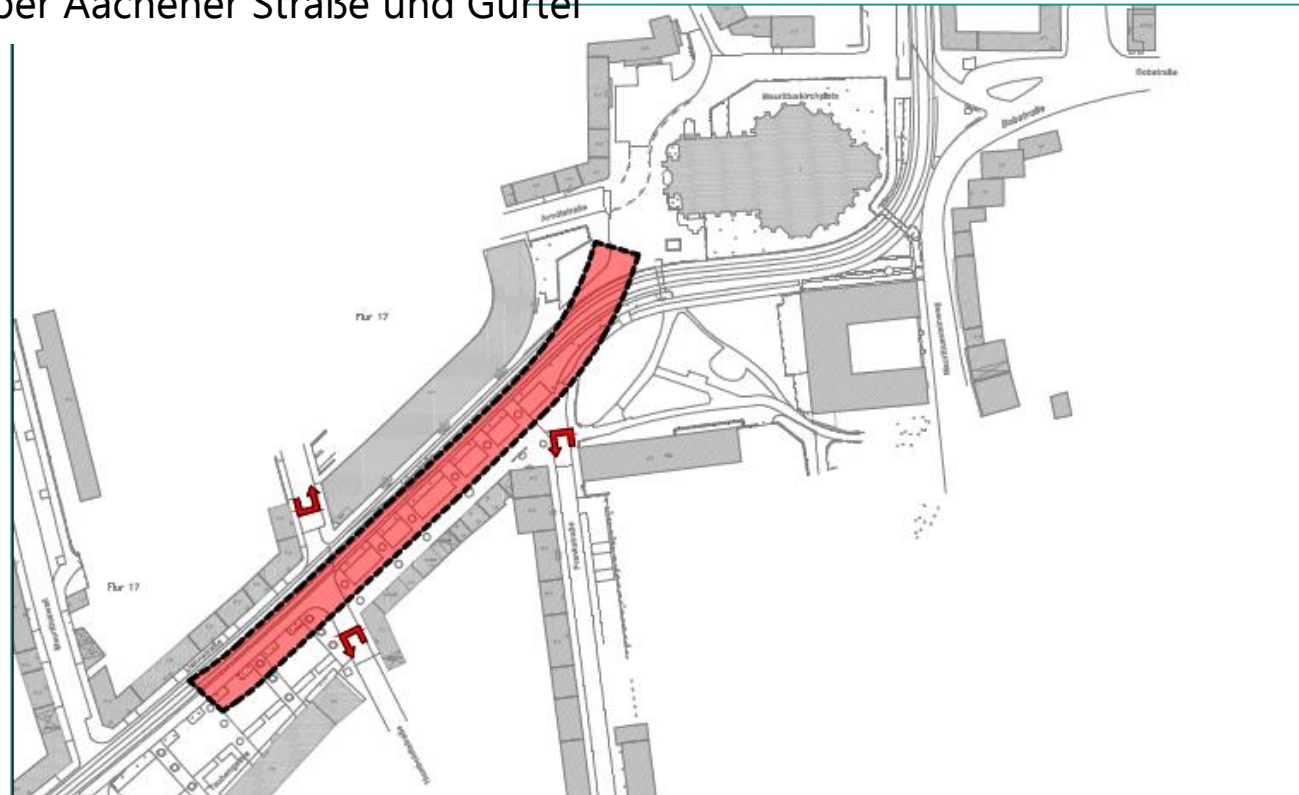
# Bauablauf Innenstadt unterirdisch Jahnstraße

- Offene Baugrube am Mauritiuskirchplatz/Arndtstraße



# Bauablauf Innenstadt unterirdisch Jahnstraße

- Offene Baugrube Jahnstraße für Tunnelstrecke und Trogbauwerk
- Umleiten der Linie 9 über Aachener Straße und Gürtel

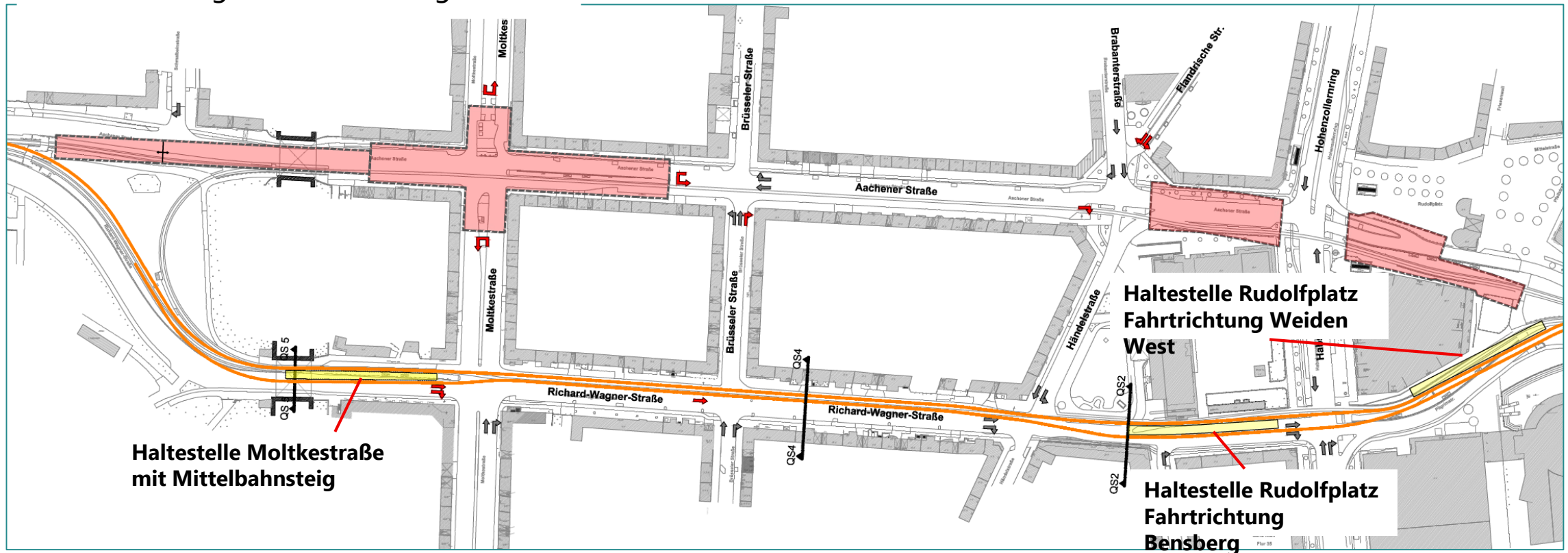




# Bauablauf Innenstadt unterirdisch

## Moltkestraße und Rudolfplatz

- Zwei offene Baugruben in der Aachener Straße
- Gleise und Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen in Richard-Wagner-Straße verlegt
- MIV stadtauswärts großräumig umgeleitet





# Welche Verständnisfragen haben Sie?

Offene Runde



# Projektkommunikation und Ausblick

6





### **So informieren wir die Öffentlichkeit:**

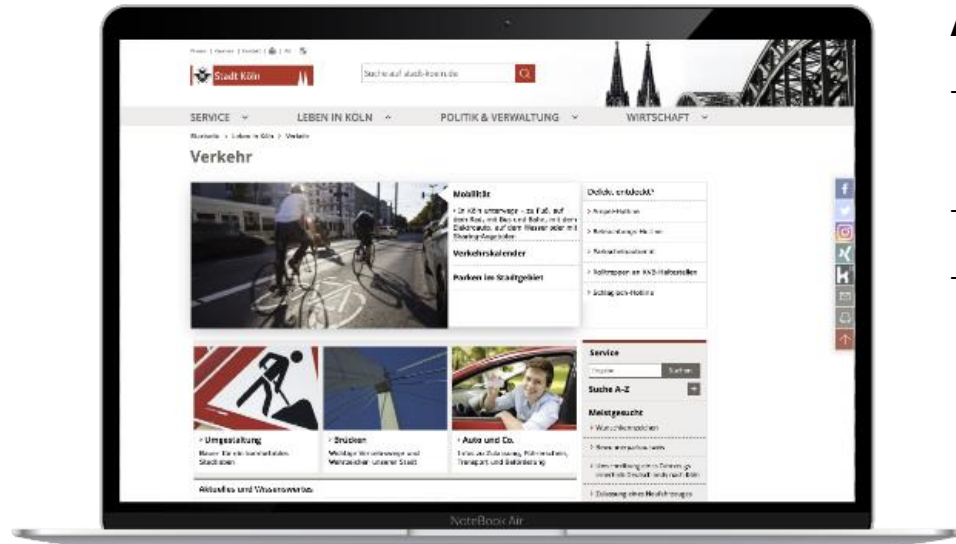
- Veröffentlichung eines Kurzberichtes auf der Projekt-Webseite

### **So bereiten wir den Termin für Sie nach:**

Die Besprechungsergebnisse werden in einem Ergebnisprotokoll festgehalten und mit der Präsentation veröffentlicht.

Fragen oder Hinweise dazu an:  
**[strassen-radwegebau@stadt-koeln.de](mailto:strassen-radwegebau@stadt-koeln.de)**

# So beteiligen wir



## Kommunikationsmittel

### Aktuell

- Projekt-Webseite [www.ostwestachse.koeln](http://www.ostwestachse.koeln)
- Informationsflyer
- Social-Media-Kanäle (Stadt Köln, KVB)

## Dialogformate

### Ausblick

- Nächste Politische Begleitgremium und Fachgespräch/e in Q1 2024

# Ausblick Themenplanung 2024

## **8. Sitzung des Politischen Begleitgremiums Januar/Februar 2024**

Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtraum

## **8. Runde der Fachgespräche (im Anschluss an das 8. Politische Begleitgremium)**

Entwicklungsmöglichkeiten im Stadtraum





**Kontakt**

Amt für Straßen und Radwegebau  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln

**Gesamtprojektleitung**

Amt 66 | Hildegard Heide  
Raum 13B41

Telefon: 0221 221-32139

E-Mail: [strassen-radwegebau@stadt-koeln.de](mailto:strassen-radwegebau@stadt-koeln.de)

**[www.ostwestachse.koeln](http://www.ostwestachse.koeln)**

## Vielen Dank

Wir stehen für Ihre Fragen  
im Anschluss gerne  
persönlich zur Verfügung.

