



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
10.11.2023

Ergebnisprotokoll

über die **7. Sitzung des politischen Begleitgremiums** zum Projekt
„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Freitag, den 10. November 2023,
14:30 Uhr bis 16:30 Uhr, im Stadthaus Deutz

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Beigeordneter
Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Mitglieder

Verkehrspolitische Sprecher*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Lars Wahlen

Bündnis 90/Die Grünen

Teresa De Bellis-Olinger

CDU

Lukas Lorenz

SPD

Albert Meinhard

Die Linke

Dr. Christian Beese

FDP



Stadtentwicklungspolitische Sprecher*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Sabine Pakulat	Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen
Hans-Peter Vietzke	Bündnis 90/Die Grünen (in Vertr. Fr. Seiger)
Niklas Kienitz	CDU
Michael Frenzel	SPD
Isabella Venturini	Volt
Ralph Sterck	FDP

Bezirksbürgermeister*innen

Andreas Hupke	Innenstadt
Cornelia Weitekamp	Lindenthal
Daniela Topp-Burghardt	Bezirksvertretung Kalk (in Vertr. Fr. Greven-Thürmer)

Verwaltung

Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Frank Jost	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Eva Burger	Stabsstelle Kommunikation Dezernat III – Mobilität
Susanne Mönnich	Fachreferentin Dezernat III – Mobilität
Silke Stach-Reinartz	Amtsleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Sonja Rode	Amtsleiterin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Amt für Verkehrsmanagement
Hendrik Weischet	Projektingenieur Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende

Thomas Schaffer

Mitglied des Vorstands / Finanzvorstand

Gunther Höhn

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement

Gudrun Meyer

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

Schritfführer

Jan Zederbohm

Lots* GmbH

Charlotte Bolte

Lots* GmbH

Nicht anwesende Mitglieder

Lino Hammer

Vorsitzender, Bündnis 90/Die Grünen

Christine Seiger

Bündnis 90/Die Grünen

Michael Weisenstein

Die Linke

Max Pargmann

Volt

Claudia Greven-Thürmer

Bezirksbürgermeisterin Kalk



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

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

TOP2 | Neuester Stand im Bereich Innenstadt

Hildegard Heide stellt den neusten 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 Verkehrsführung: Auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrssimulation muss der bisher geplante Kreisverkehr am Elogiusplatz, der die Straßen Augustinerstraße, Kleine Sandkaul und Pipinstraße miteinander verbunden hat, zugunsten eines signalisierten Knotenpunkts umgeplant werden. Die Verkehrssimulation hatte zuvor für den Kreisverkehr eine mangelhafte Verkehrsqualität ergeben, die zu sicherheitsgeföhrdenden Rückstaus führt. Der signalisierte Knotenpunkt löst dieses Problem; er ermöglicht weiterhin eine Wendefahrt aus/in Richtung Westen.
- Betrifft Innenstadt unterirdisch Verkehrsführung: Ebenfalls auf Grundlage der Verkehrssimulation wurde der Doppelknoten Pipinstraße, Heumarkt mit der Wegführung Richtung Deutzer Brücke überarbeitet. Auch hier hatte die Verkehrssimulation eine mangelhafte Verkehrsqualität ausgewiesen, die zu sicherheitsgeföhrdenden Rückstaus führen könnte. Die neue Planung sieht analog zu den Planungen für die oberirdische Alternative eine Dreiecksinsel im nördlichen Bereich des Doppelknotens vor. Diese gewährleistet eine höhere Knotenleistungsfähigkeit, größere Flexibilität der Verkehrsführung und reduziert die Zwischen- und Räumzeiten des Knotenpunkts. Die geänderte Verkehrsanlagenplanung wird durch eine erneute Mikrosimulation geprüft.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach möglichen zusätzlichen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer auf der Verkehrsinsel. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass es zu zusätzlichen Wartezeiten auf der Dreiecksinsel kommen könnte.



- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Auswertung der Verkehrssimulation bzw. das Verkehrsgutachten Teil der Beschlussvorlage sind und ob man die Unterlagen bereits vorher einsehen könne. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, das zu prüfen.
- 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.

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:

Kostenschätzung: Summe Baukosten* + Provisorien* (Preisstand 2022)	145 – 160 Mio. € (netto)
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:

Kostenschätzung: Summe Baukosten* + Provisorien* (Preisstand 2022)	940 – 970 Mio. € (netto)
Kostenschätzung: Baukosten* Oberfläche (Preisstand 2022)	780 – 800 Mio. € (netto)
Kostenschätzung: Baukosten* Tunnelbauwerke (Preisstand 2022)	160 – 170 Mio. € (netto)
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:



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- 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
- 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 erkundigt sich, ob mögliche Mehrkosten durch Bombenfunde bereits eingerechnet wurden. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass die durch Kampfmittelräumung und mögliche archäologische Funde verursachten Kosten bereits miteingerechnet wurden. Die endgültigen Kosten können aber erst mit der Bauausführung beziffert werden.
- Im Folgenden gab ein Vertreter der KVB zu berücksichtigen, dass die Tunnelarbeiten mit der Tunnelbohrmaschine überwiegend in einer Tiefe stattfinden werden, in denen Kampfmittel und archäologische Funde nicht mehr zu erwarten sein werden. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, den Punkt zu prüfen und eine Begründung nachzureichen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt zu bedenken, dass bei beiden Planungsalternativen die Verkehrsflächen in der Innenstadt bis zum Planum ausgekoffert werden. Bei der unterirdischen Planungsalternative kommen noch die offenen Baugruben hinzu, die mit entsprechendem erschütterungsintensivem Gerät hergestellt 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.
- 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.



- Ein Teilnehmender bittet darum zu prüfen, ob der Gremienlauf, beginnend mit dem Verkehrsausschuss, nicht im Rahmen einer Sondersitzung mit Betreff Ost-West-Achse früher beginnen könne, damit die Politik noch ausreichend Zeit habe, die Beschlussvorlage zu studieren. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dies intern zu prüfen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, auf Grundlage welcher Beschlüsse die Verwaltung der Stadt Köln die Reduktion des MIV bei den Planungen in der Innenstadt vorgenommen habe. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass die Planungen auf der Grundlage des ‚Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss 3211/2018 Ost-West-Achse: Entscheidung über die Vorzugsvariante und Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses‘ vom 18.12.2018 getroffen wurden. Darin wurde, u. a. als Ergebnis aus der Bürgerbeteiligung, beschlossen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Daher wurde in der Planung, in Abstimmung mit dem Verkehrsgutachter, auf alle nicht erforderlichen Kfz-Fahstreifen verzichtet.

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.
 - 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 erkundigt sich, wie der Stadionverkehrs abgewickelt würde, wenn die Nordschleife als Wendemöglichkeit entfällt, da ein Wendegleis eine Schleife nicht gleichwertig ersetzen könne. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass der Stadionverkehr in der Zeit über Deutz abgewickelt würde. Zudem wird man nochmal prüfen, ob die Nordschleife weiterhin genutzt werden könne. Die Stadtverwaltung gibt zudem an, dass das Wendegleis in der Cäcilienstraße bei der oberirdischen Variante aber ohnehin vorgesehen sei und in jedem Fall keine unnötigen Bauaufwände entstehen würden.
 - Bei der unterirdischen Alternative werden südlich des Neumarkts die Bahnsteige bestandsnah verlängert. Zusätzlich werden Seitenbahnsteige an der Nordseite des Neumarkts ausgebaut und verlängert.
- 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.
 - Eine Teilnehmende erkundigt sich, mit welchen Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende im Querungsverkehr zu rechnen sei. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass es im Regelbetrieb keine Einschränkungen geben werde.
 - Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Trennung des Bahnkörpers vom MIV gewährleistet werden könne und ob dafür Parkplätze wegfallen müssen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Trennung von MIV und Bahnkörper gewährleistet sein wird und, dass dafür Parkplätze in dem Bereich wegfallen würden. Es werde allerdings sichergestellt, dass Lade- und Haltezonen für Liefer- und Rettungsfahrzeuge in der Richard-Wagner-Straße und Aachener Str. vorhanden sind.
 - Ein Teilnehmender erkundigt sich, wie der Bahnsteig südlich des Steigenberger Hotels von Norden kommend zu erreichen sei. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass dies über die Hotel-Vorfahrt möglich sein wird.



- 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-Fahrestreifen weg. Für den Fahrgastbetrieb in Richtung Bensberg wird ebenfalls ein neuer Seitenbahnsteig am Steigenberger Hotel eingerichtet, für den ein Kfz-Fahrestreifen ab dem Bahnsteig wegfällt. Allerdings werden die Gleise zwischen Steigenberger Hotel und MIV-Verkehr geführt. Die Bushaltestelle bleibt erhalten.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, warum die Gleise bei der oberirdischen Alternative beim Bahnsteig am Steigenberger Hotel zwischen Bahnsteig und MIV und bei der unterirdischen Alternative zwischen Bahnsteig und Steigenberger Hotel geführt würden. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass dies mit der weiteren Bauablaufplanung zusammenhängt. Da bei der unterirdischen Alternative im weiteren Verlauf der Stadtbahnverkehr in beide Richtungen über die Richard-Wagner-Straße geführt wird, werde ein zweites Gleis südlich des Bahnsteigs am Steigenberger Hotel hergestellt. Der Bahnsteig in Richtung Bensberg wird in dieser Bauphase über das südliche Streckengleis angefahren.
- Moltkestraße:
 - Hier sehen die Planungen für beide Alternativen die gleichen Bauzwischenzustände vor. Die Bahnsteige werden bestandsnah verlängert und alle Bushaltestellen bleiben erhalten.
 - Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob es am südlichen Bahnsteig der Moltkestraße Konflikte mit dem S-Bahnbrückenbau geben könnte. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass man in stetiger Abstimmung mit der Deutschen Bahn steht und keine baulichen Konflikte zu befürchten sind.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob man schon sagen könne, wie die Bahnsteige für die Bauzwischenzustände aussehen werden. Die Verwaltung der Stadt Köln weist auf den Planungsbeschluss hin, in dem eine „hochwertigere Form“ vorgesehen ist.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob alle Provisorien Teil eines Planungsstellungsverfahrens seien. Die Verwaltung der Stadt Köln bejahte dies, fügt aber hinzu, dass die Provisorien Teil der gesamten Bauplanung sind und nicht in einem eigenen Verfahren geprüft werden.



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 Fahrtrichtungen 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 Stadtbahntunnel erfolgt.
- 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.



- 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.
- Außerhalb der vorgestellten Thematik „Bauzustände“ fragte ein Teilnehmer, ob die Ost-West-Achse eine Taktverdichtung in der Innenstadt möglich ist, wenn die Haltestellen Heumarkt und Neumarkt jeweils mit vier Bahnsteigkanten ausgebaut werden. Hintergrund der Frage ist der Wunsch, die Stadtbahnlinie 1 weiter mit 60-Meter-Zügen zu bedienen. Die Verwaltung der Stadt Köln und die KVB verneinten dies. Der Engpass in der Innenstadt ist die zweigleisige Strecke, die bereits auf der Deutzer Brücke beginnt. Die geplanten zusätzlichen Bahnsteigkanten am Neumarkt dienen dazu, bei langen Fahrgastwechselzeiten den Aufbau zusätzlicher Verspätungen zu vermeiden. Sie ermöglichen nicht, die Strecke mit mehr Fahrzeugen zu beschicken als bisher. Eine Taktverdichtung ist weiterhin nicht möglich.

TOP6 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt Ascan Egerer 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.
- Ein Teilnehmender gab an, dass die Varianten der unterirdischen Planungsalternative noch nicht auf der Website der Stadt Köln veröffentlicht sind und erkundigt sich, wann dies erfolgt. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Pläne derzeit aufbereitet und im Anschluss auf der Website eingestellt werden.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)