



7. Politisches Begleitgremium

zur Ost-West-Achse
am 10.11.2023

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-Steberding

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)

Vorstandsvorsitzende

Stefanie Haaks

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement

Gunther Höhn

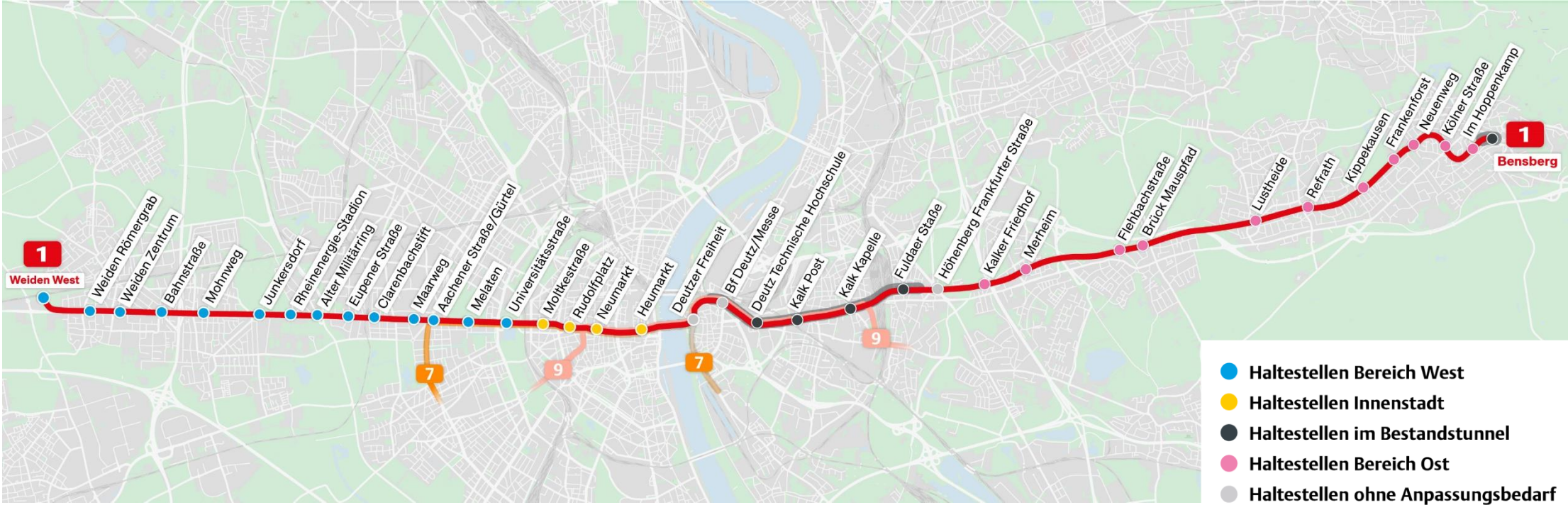
Bereichsleiter Fahrweg

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.



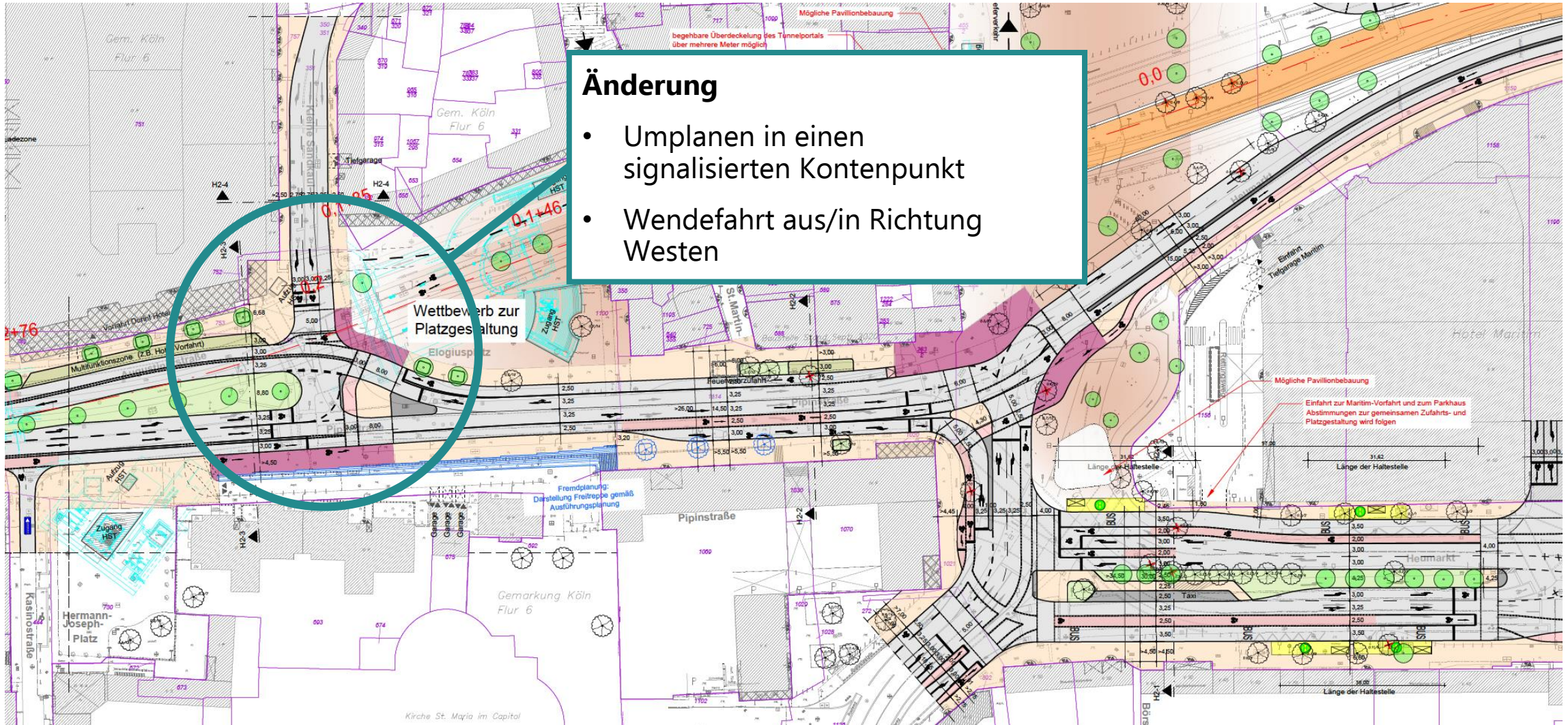


Neuester Stand im Bereich Innenstadt

2



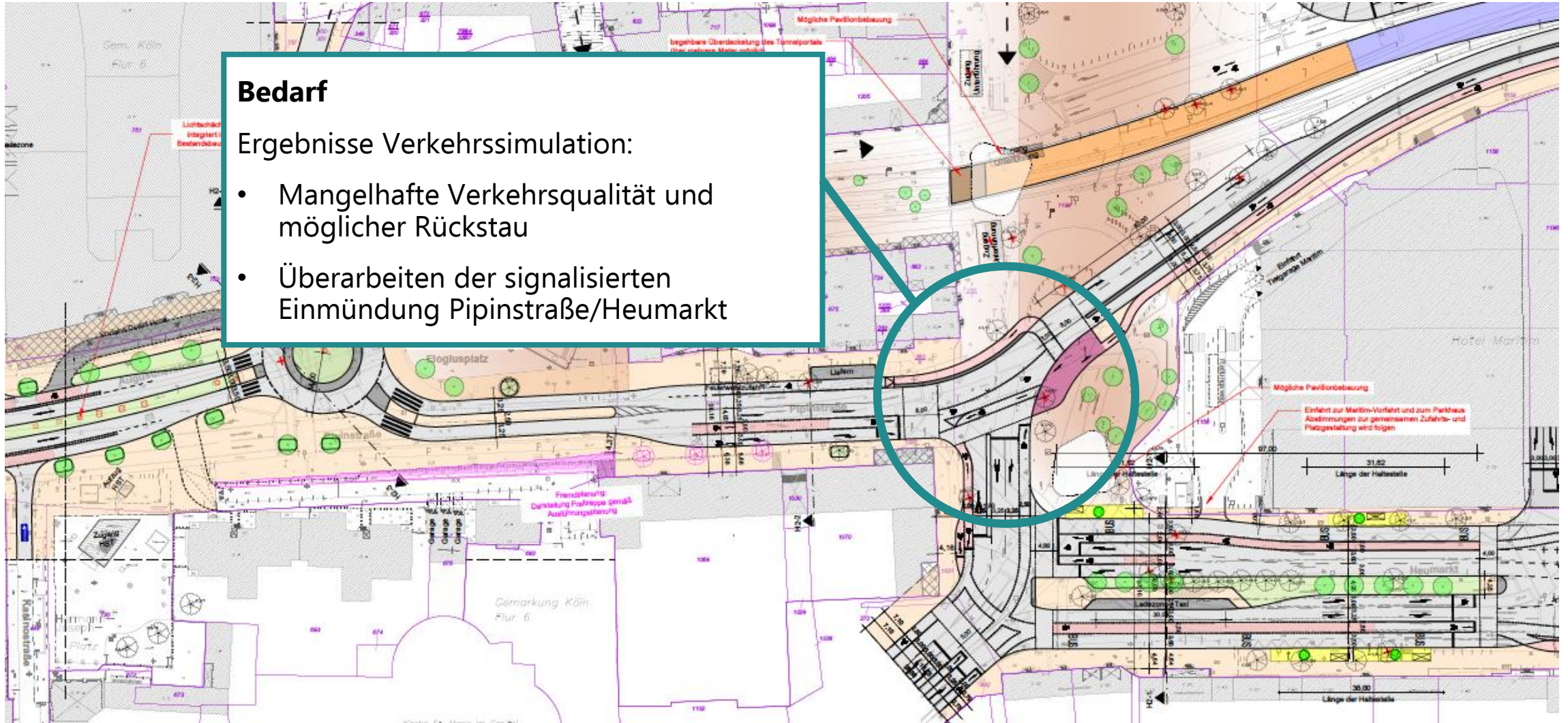
Innenstadt unterirdisch: Verkehrsführung Kleine Sandkaul neu



Änderung

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

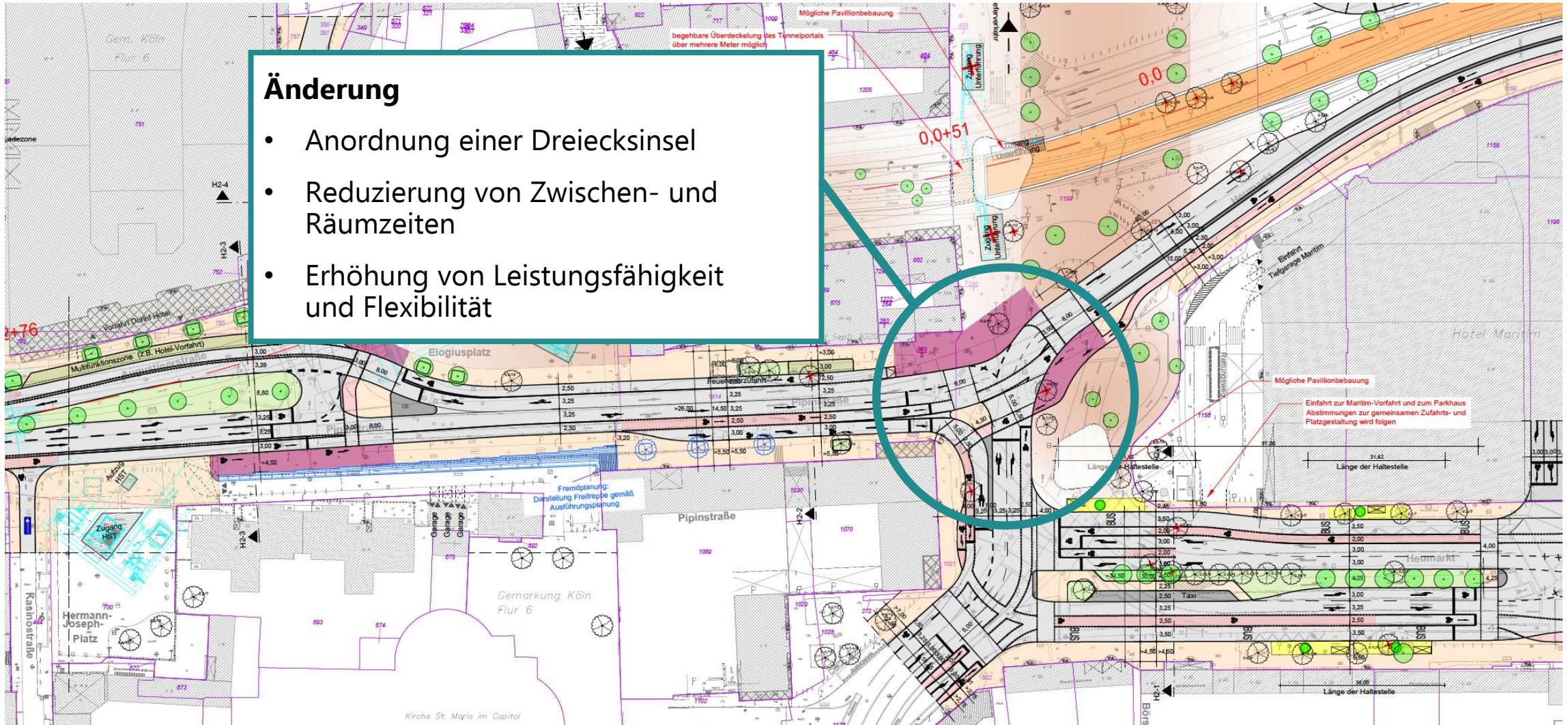
Innenstadt unterirdisch: Knoten Pipinstr./Heumarkt bisher



Innenstadt unterirdisch: Knoten Pipinstr/Heumarkt neu

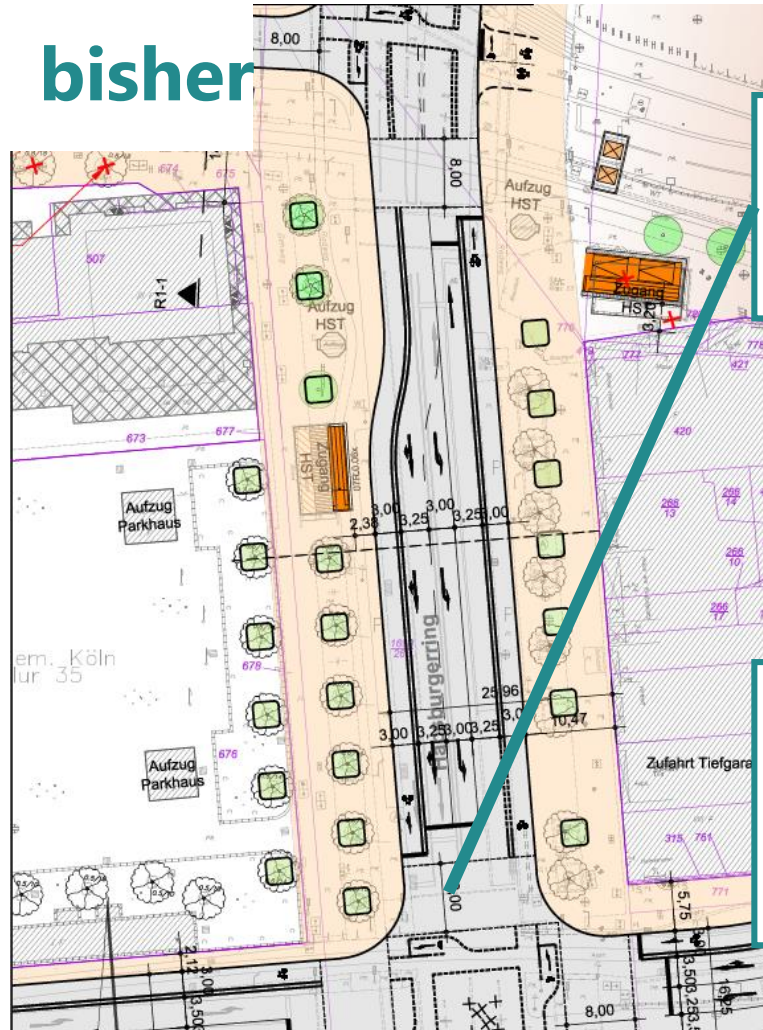
Änderung

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



Innenstadt ober- und unterirdisch: Verkehrsführung Ringe

bisher



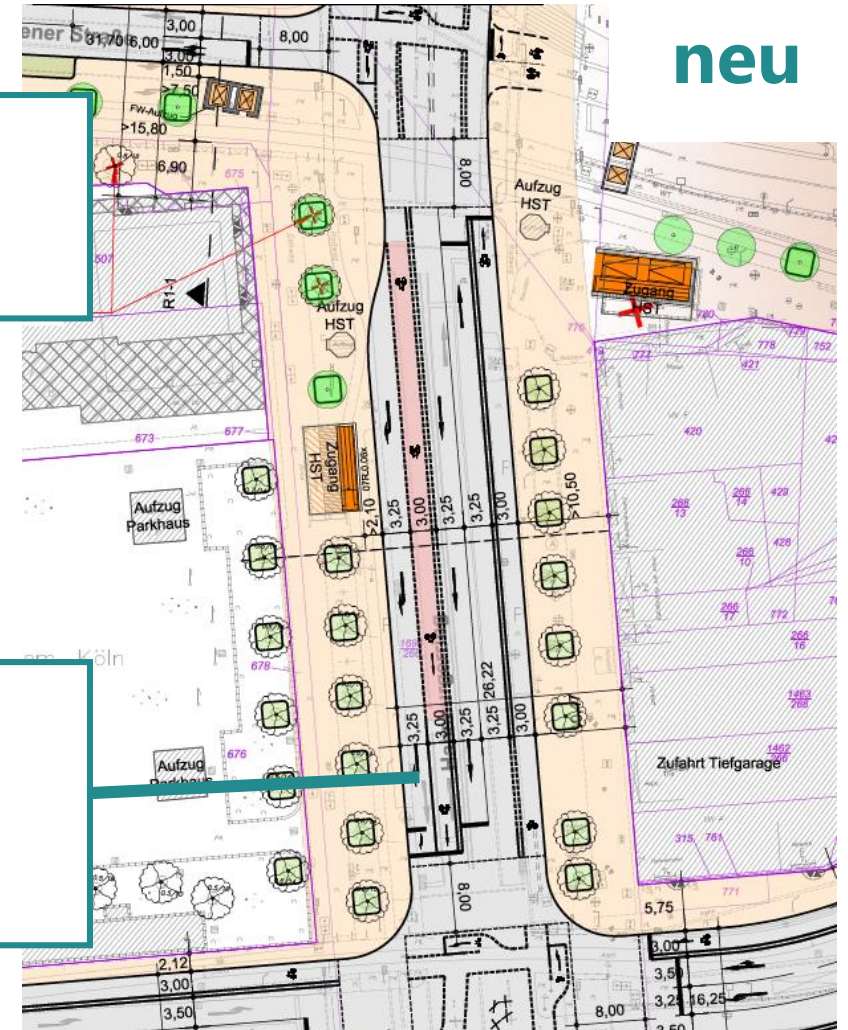
Bedarf

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

Kostenschätzung: Innenstadt oberirdische Führung* + Bauzwischenzustände* (Preisstand 2022)	145 – 160 Mio. €
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

Kostenschätzung: Innenstadt Tunnel* + Bauzwischenzustände* (Preisstand 2022)	940 – 970 Mio. €
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

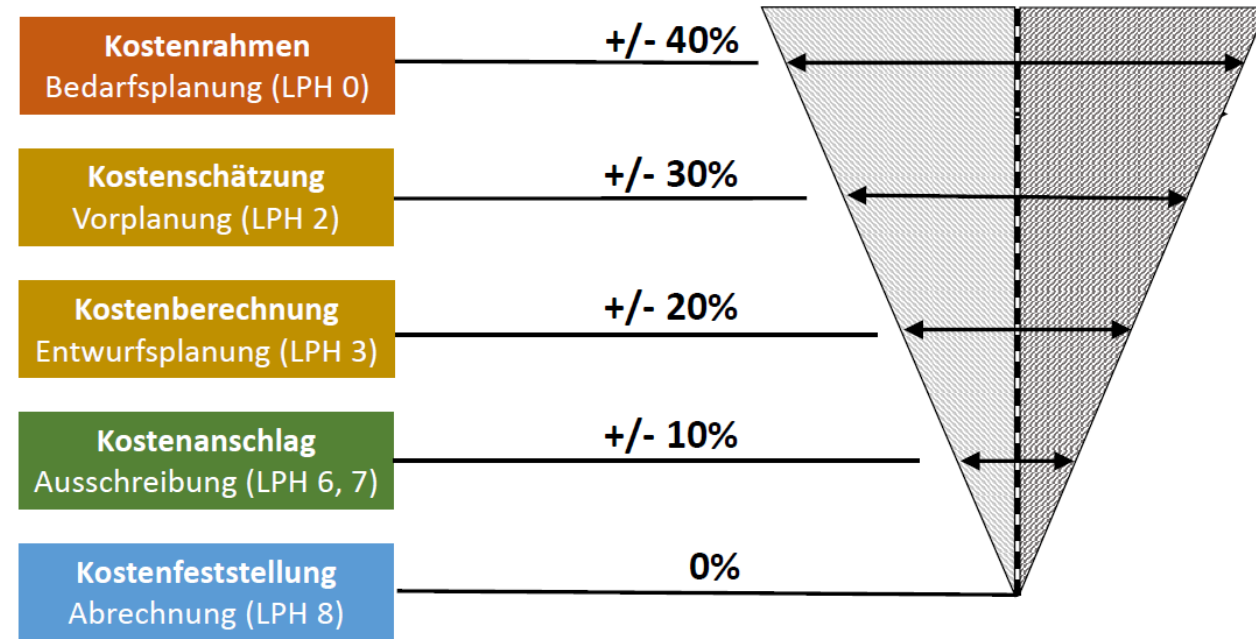
* ohne Baunebenkosten und Finanzierung

Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

Hinweise zur Kostenschätzung

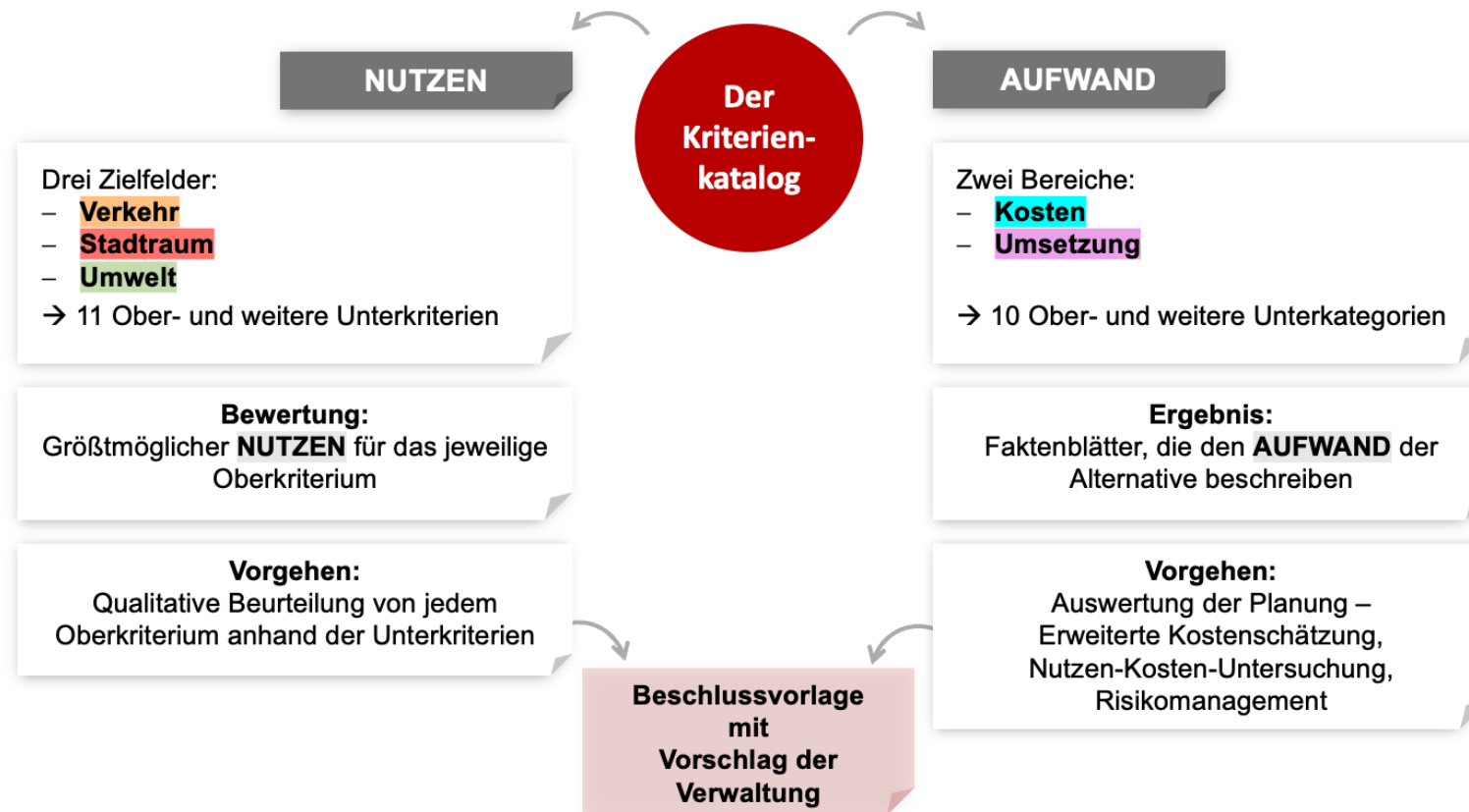
- Weitere Preissteigerung von 2022 bis zur Beauftragung
- Abweichung zwischen Kostenschätzung und Kostenfeststellung (ca. 30 %)
- Höherer Detaillierungsgrad der Planung

Genauigkeit der Kostenermittlung „Kostentrichter“



Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

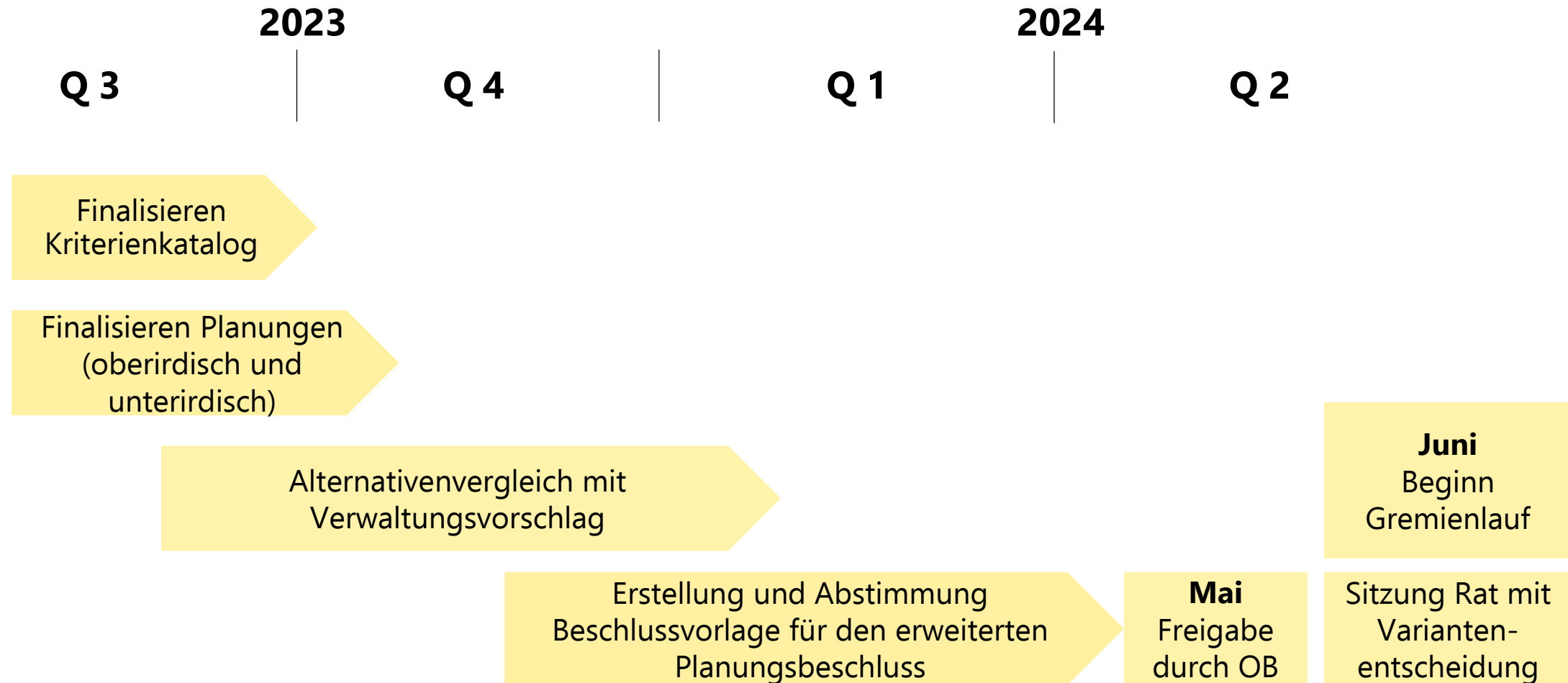
Aktueller Stand: Kriterienkatalog



- 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. Politischen Begleitgremium am 10. März 2023 vorgestellt

Entwicklungen zur Beschlussvorlage der Ost-West-Achse

Aktueller Stand: Terminalschiene





Bauzwischenzustände im Planungsabschnitt Innenstadt

4




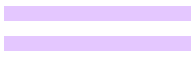




Bauzwischenzustände Innenstadt

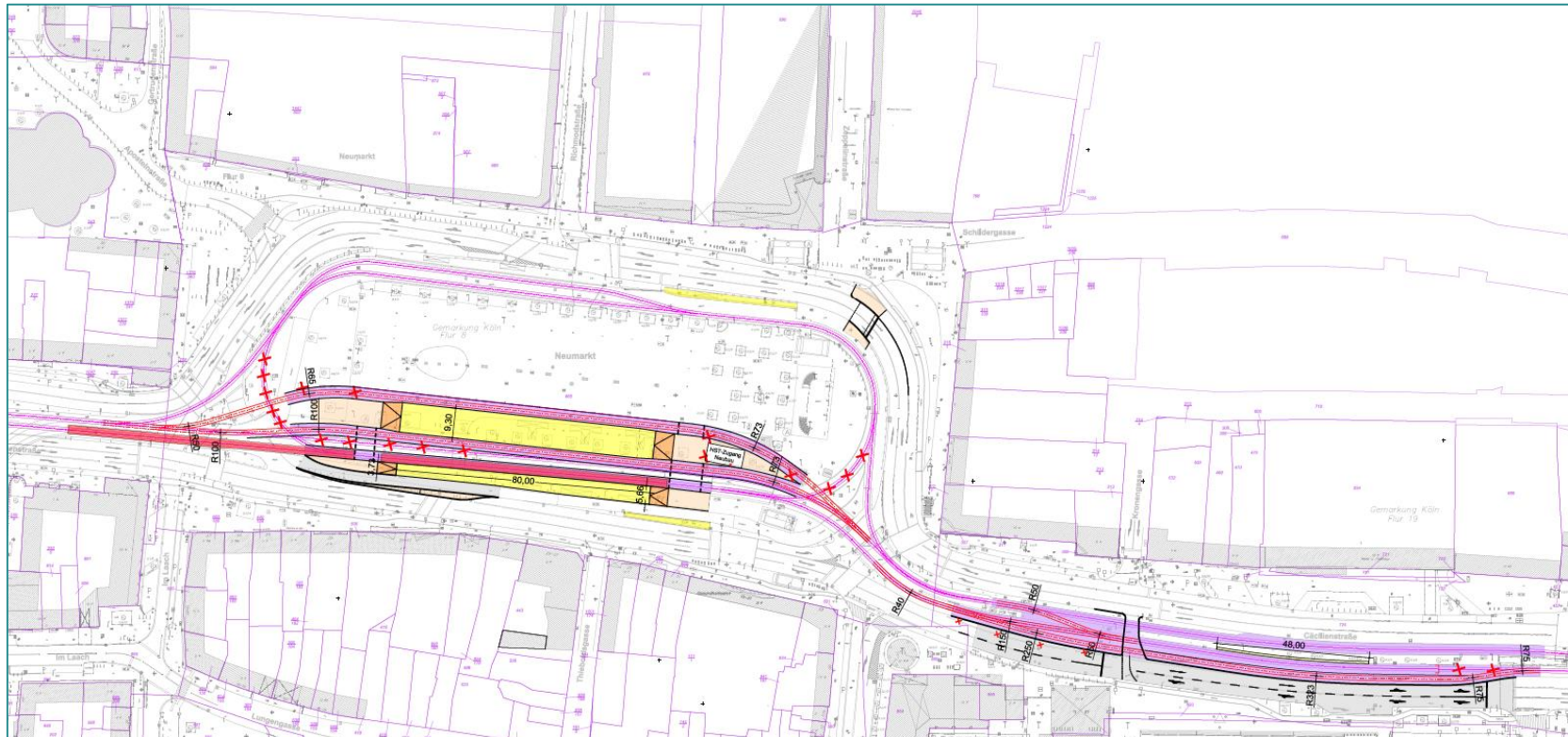
Übersicht

- 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

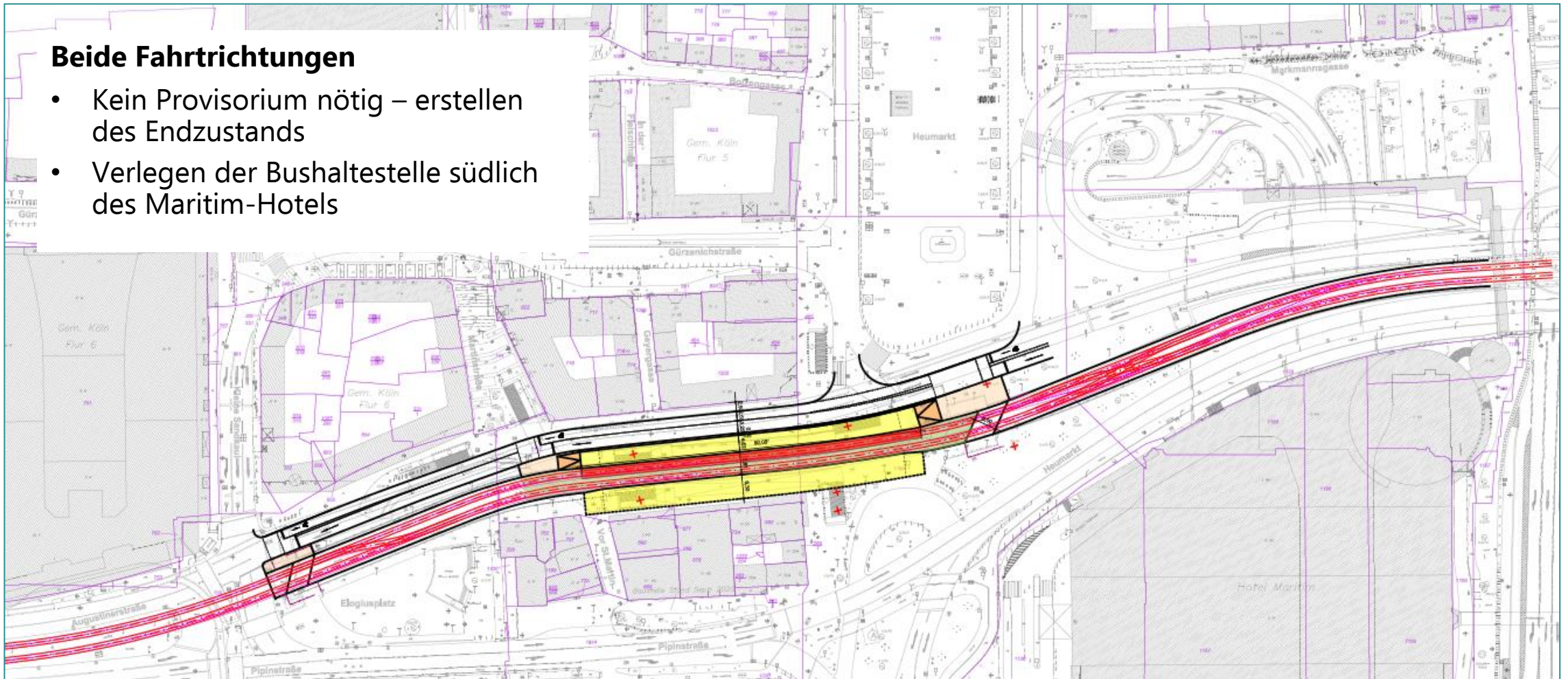
	Bahnsteig oder Bushaltestelle		Gleisverlauf Bestand
	Bahnsteigrampe u. Gehweg		Gleisverlauf Bauwischenzustand
	90-Meter-Zug		Rückbau



Bauzwischenzustände Innenstadt Heumarkt oberirdische Alternative

Beide Fahrtrichtungen

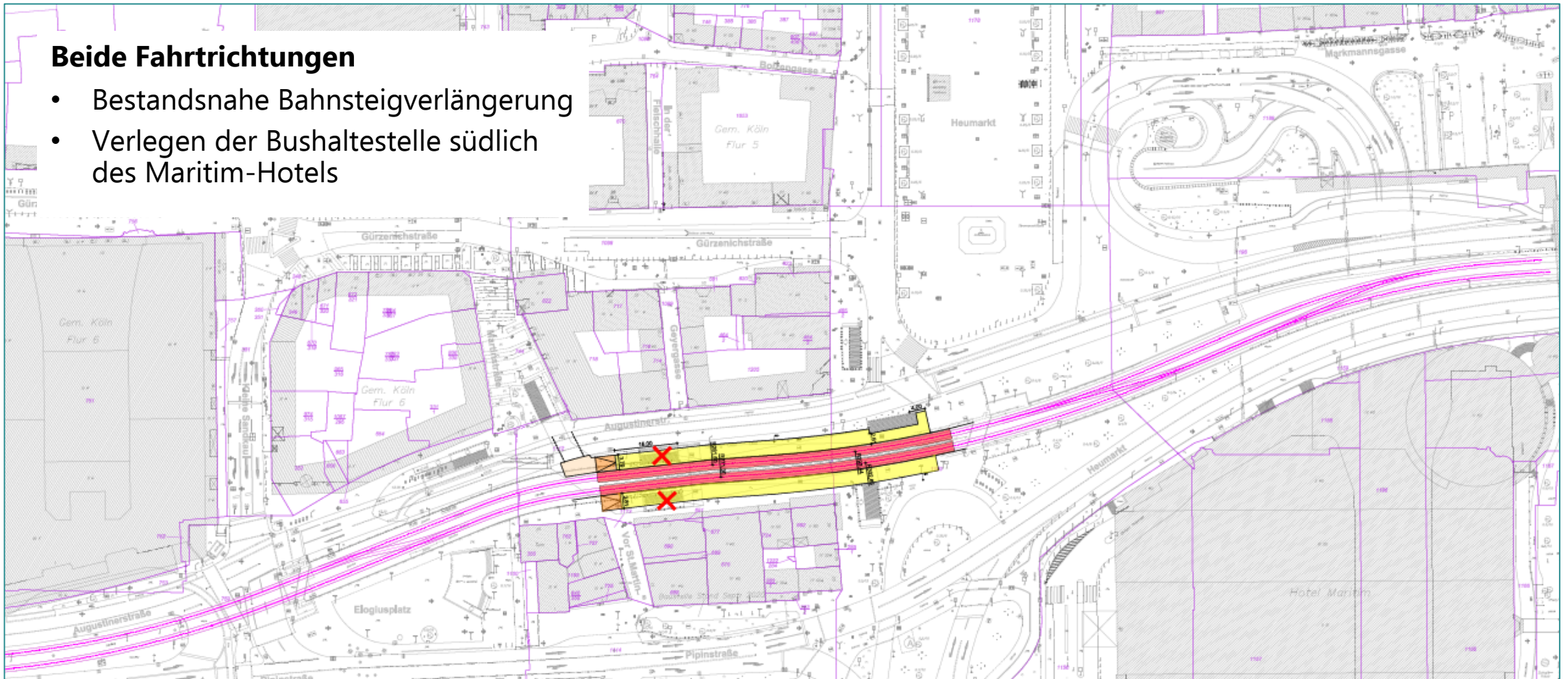
- Kein Provisorium nötig – erstellen des Endzustands
- Verlegen der Bushaltestelle südlich des Maritim-Hotels



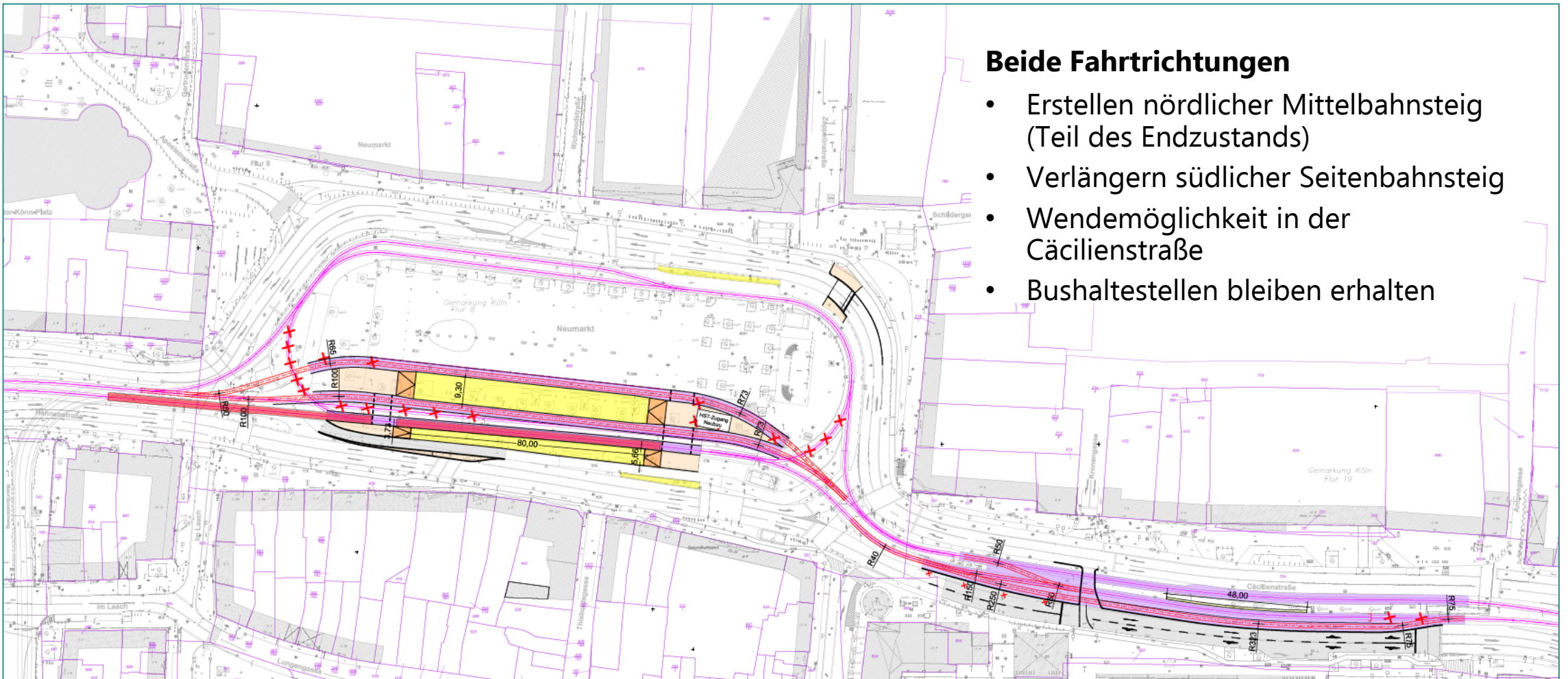
Bauwischenzustände Innenstadt Heumarkt unterirdische Alternative

Beide Fahrtrichtungen

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



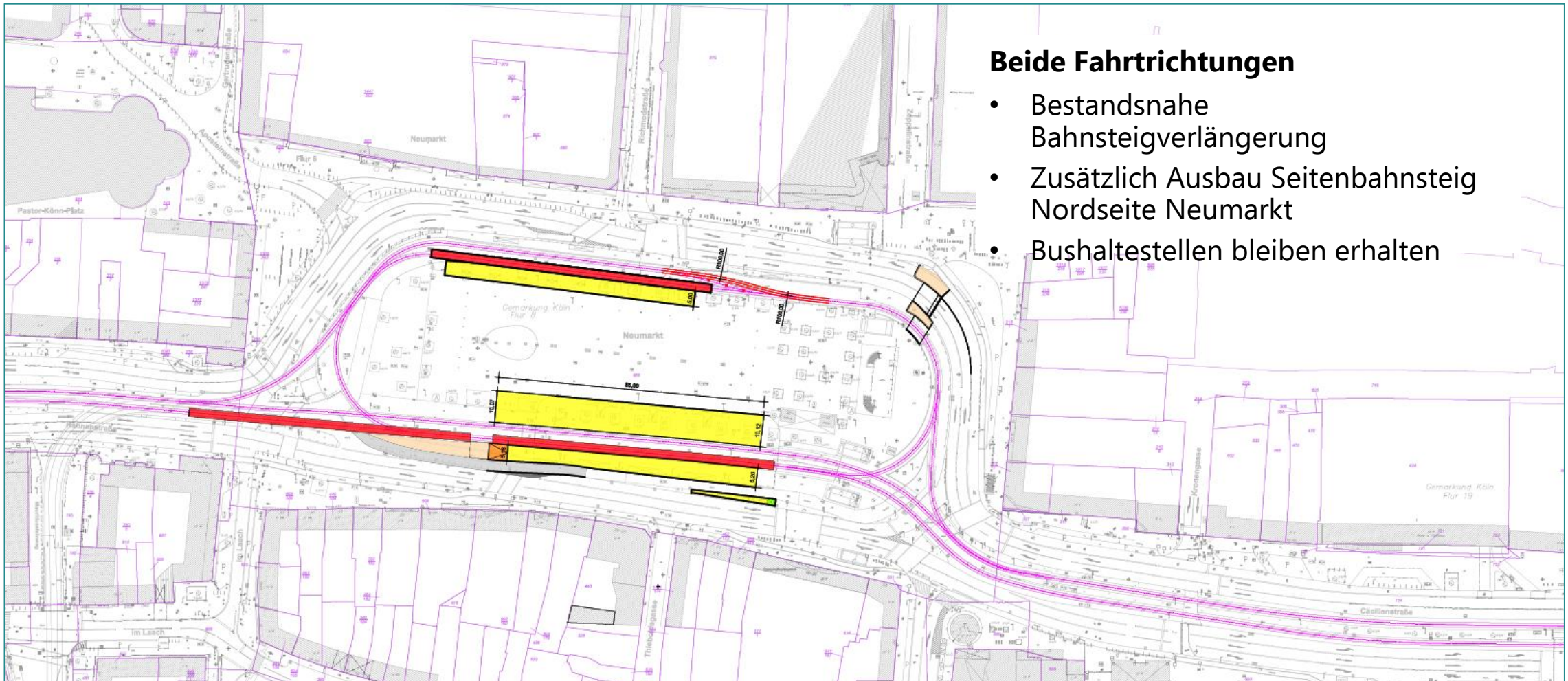
Bauwischenzustände Innenstadt Neumarkt oberirdische Alternative



Beide Fahrtrichtungen

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

Bauwischenzustände 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

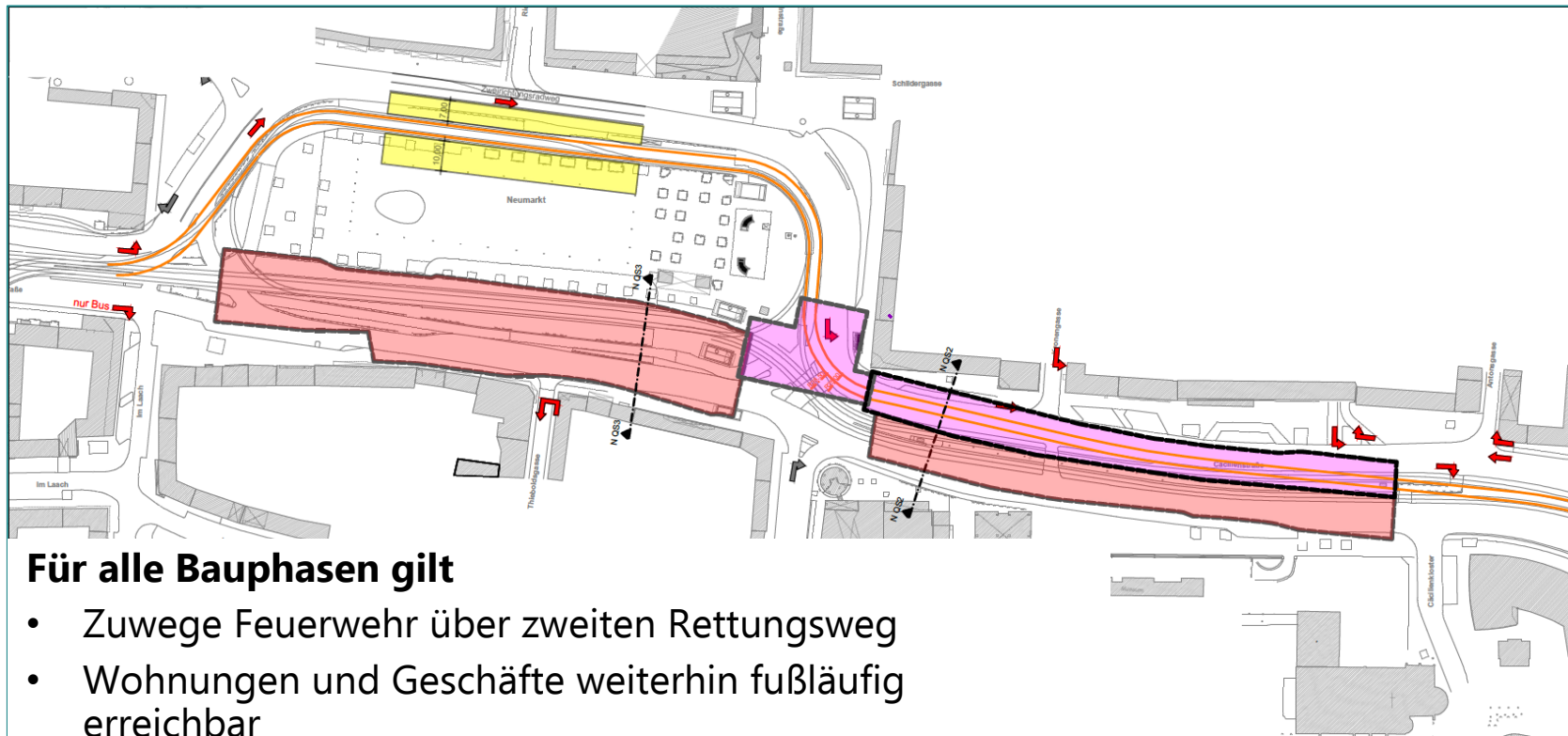
Mit dem aktuellen Stand der „Bauablaufplanung Innenstadt unterirdisch“ möchten wir Ihnen zeigen, dass der Um- und Ausbau der unterirdischen Alternative, so weit wie möglich, unter Aufrechterhaltung des Stadtbahnbetriebs erfolgt.

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.

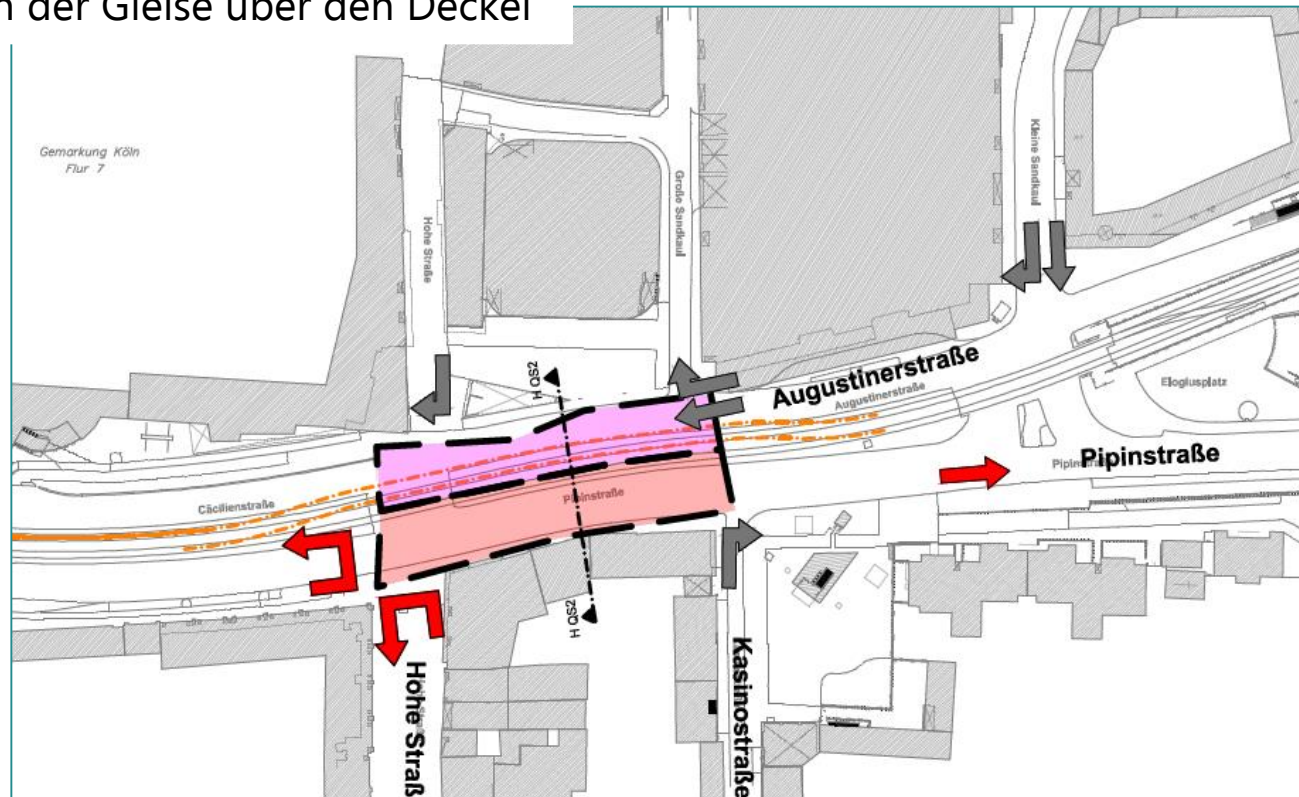
Bauablauf Innenstadt unterirdisch

Legende



Bauablauf Innenstadt unterirdisch Heumarkt

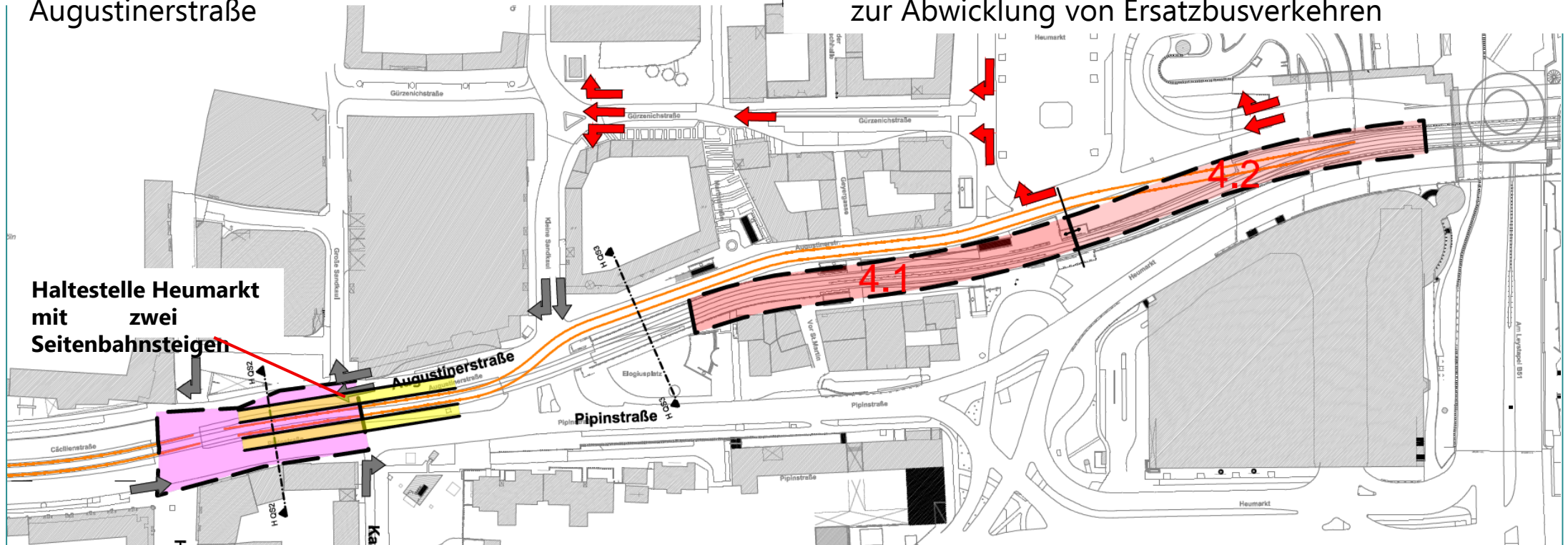
- Halbseitige offene Bauweise
- Einrichten Deckel mit Gleisanlage, Baugrube (nördlicher Teil) und verschwenken der Gleise über den Deckel



Bauablauf Innenstadt unterirdisch

Heumarkt

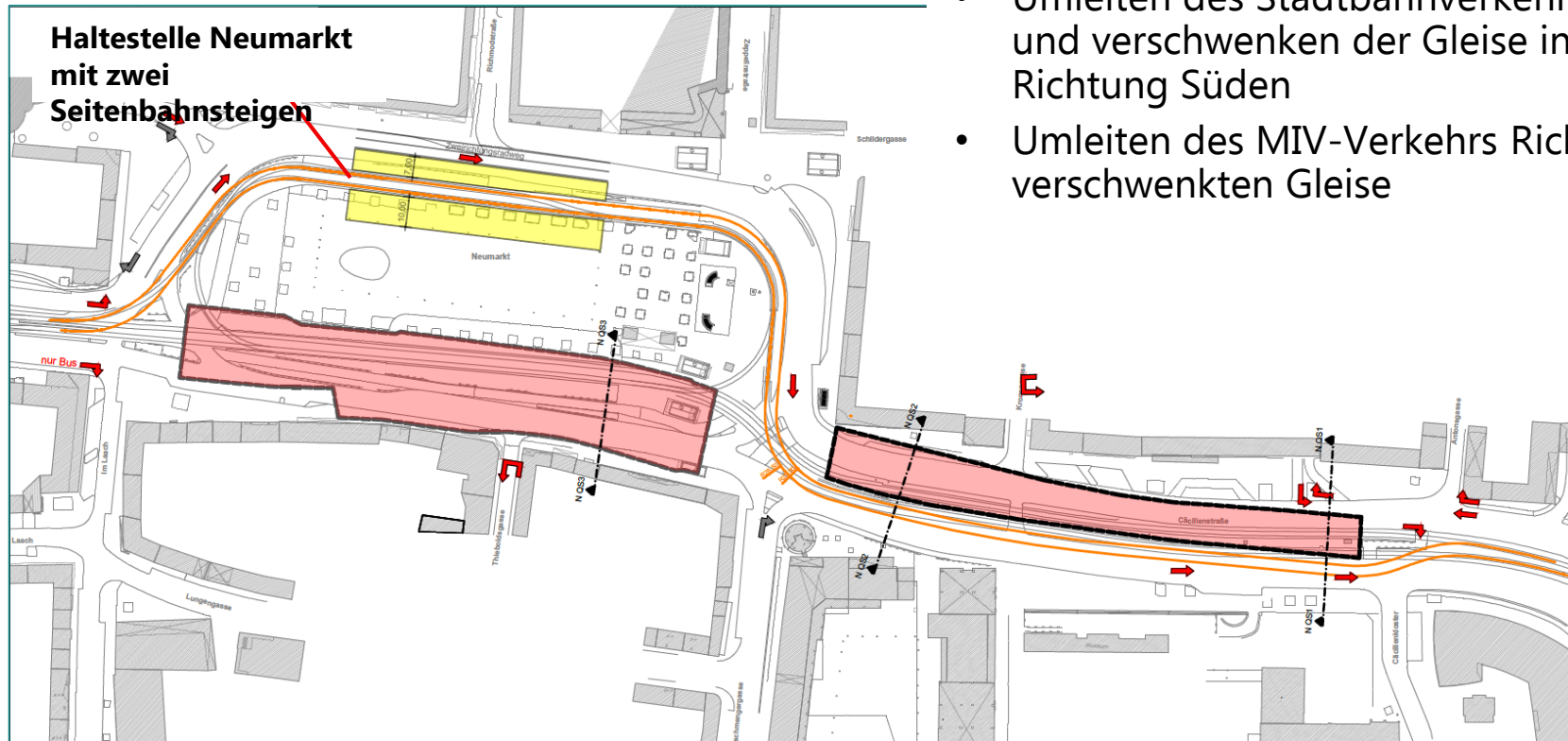
- Überdeckeln der gesamten Baugrube und Einrichten von provisorischer Haltestelle (Große Sandkaul)
- Verschwenken der Gleise nördlich über Augustinerstraße
- Offene Baugrube für Tunnelstrecke und Trogbauwerk (Bauphase 4.1 und 4.2)
- Ausbau provisorischer Bushaltestellen südlich Maritim zur Abwicklung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



Bauablauf Innenstadt unterirdisch

Neumarkt

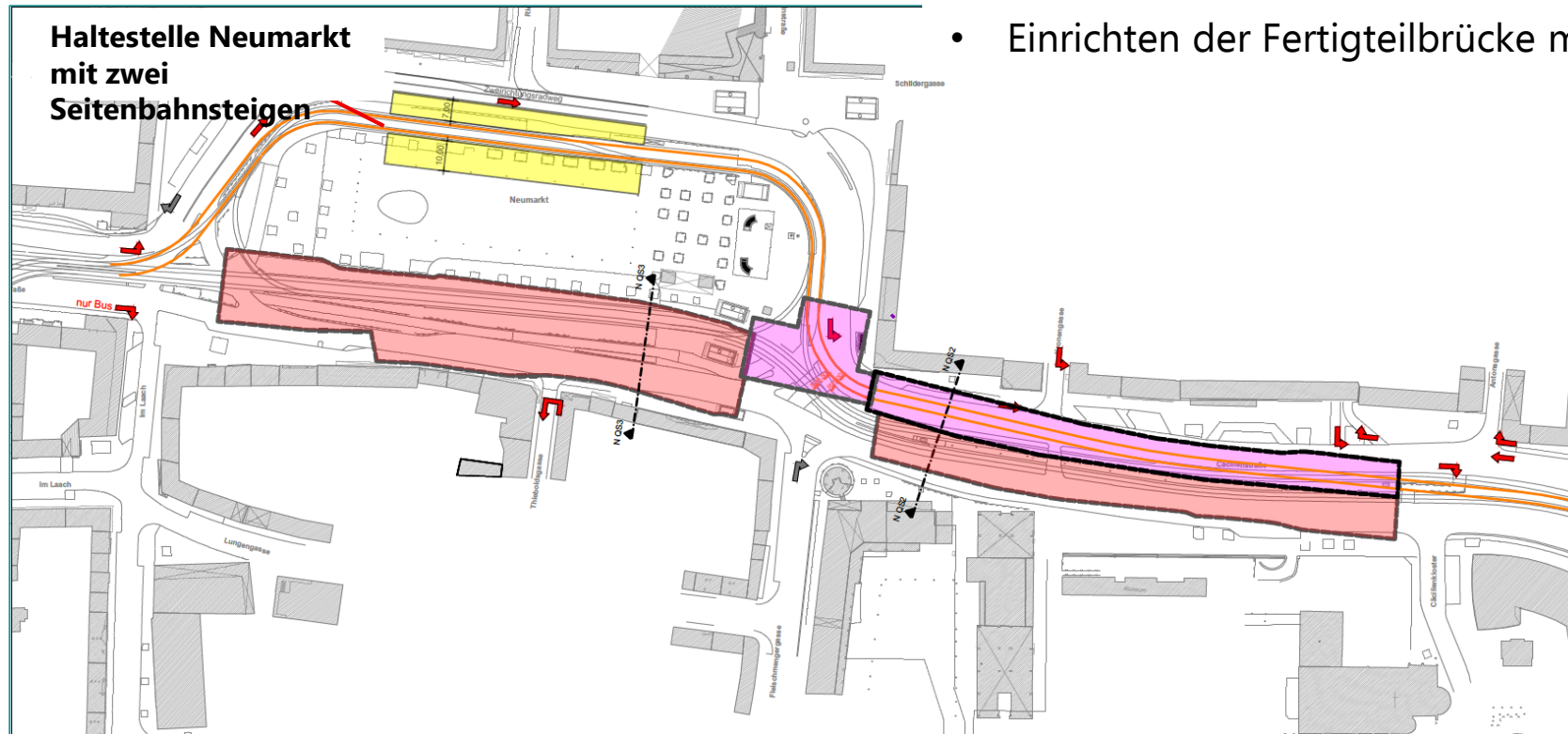
- Zwei offene Baugruben auf dem Neumarkt und in der Cäcilienstraße (nördlicher Teil)
- Umleiten des Stadtbahnverkehrs über Nordschleife und verschwenken der Gleise in der Cäcilienstraße Richtung Süden
- Umleiten des MIV-Verkehrs Richtung Ost, südlich der verschwenkten Gleise



Bauablauf Innenstadt unterirdisch

Neumarkt

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



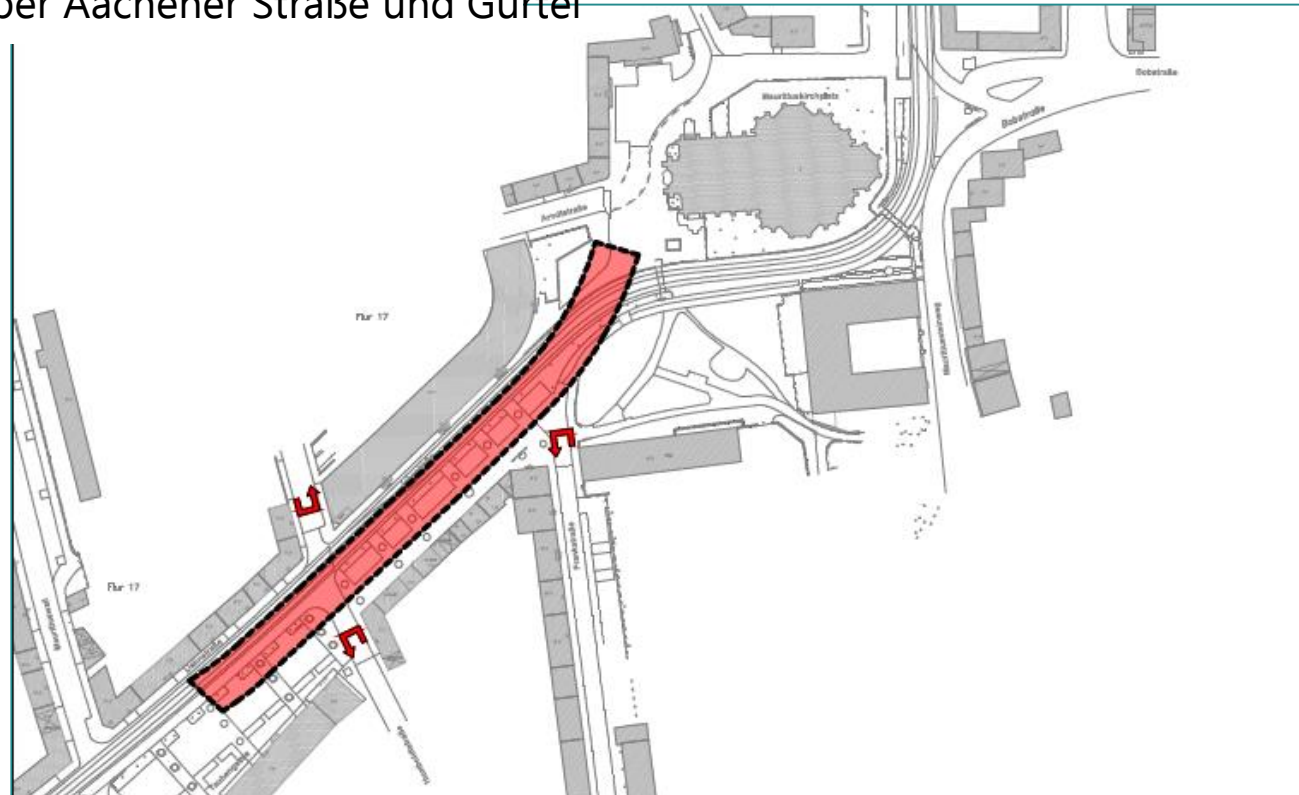
Bauablauf Innenstadt unterirdisch Jahnstraße

- Offene Baugrube am Mauritiuskirchplatz/Arndtstraße



Bauablauf Innenstadt unterirdisch Jahnstraße

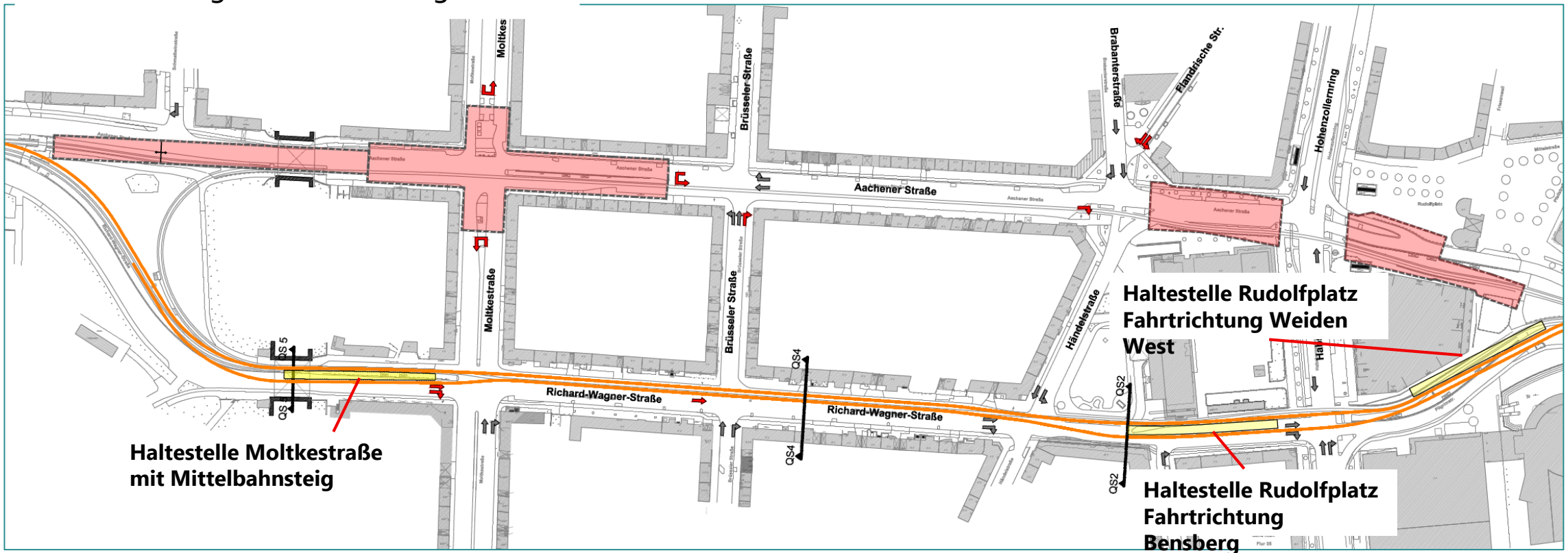
- Offene Baugrube Jahnstraße für Tunnelstrecke und Trogbauwerk
- Umleiten der Linie 9 über Aachener Straße und Gürtel



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:

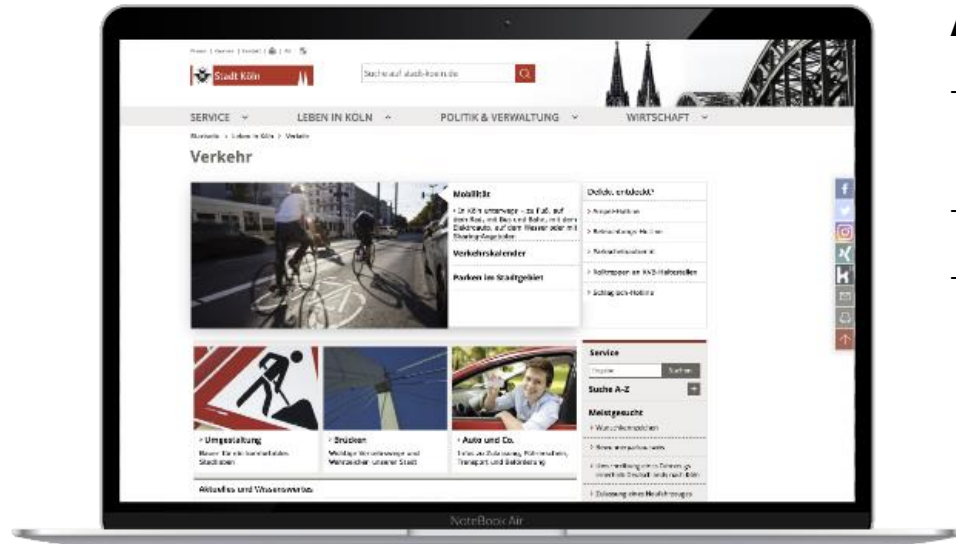
- Pressemitteilung am Montag, 13. November 2023
- Veröffentlichung eines Kurzberichtes auf der Projekt-Webseite

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

So beteiligen wir



Kommunikationsmittel

Aktuell

- Projekt-Webseite www.ostwestachse.koeln
- Informationsflyer
- Social-Media-Kanäle (Stadt Köln, KVB)

Dialogformate

Ausblick

- Fachgespräch mit Stakeholder*innen am 14. November 2023

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

www.ostwestachse.koeln

Vielen Dank

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

