



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

21.02.24

Ergebnisprotokoll

zum **8. Fachgespräch** im Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Mittwoch, den 24. Januar 2024, 16:00 Uhr bis 18:00 Uhr, im Historischen Rathaus.

Anwesend waren:

Leitung

Ascan Egerer

Dezernat III – Mobilität

Teilnehmende Akteur*innen

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Köln e. V.
- Architektenkammer NRW | Bund Deutscher Baumeister
- BUND NRW e.V.
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Bürgerinitiative „Köln kann auch anders“
- Bürgerinitiative Zukunft Neumarkt
- D-Gruppe
- design team c GmbH
- Fuss e.V. Köln



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Haus der Architektur Köln
- Industrie- und Handelskammer zu Köln
- Interessensgemeinschaft „oben bleiben“
- KölnBusiness Wirtschaftsförderungs-GmbH
- KölnTourismus GmbH
- Kölner Haus und Grundbesitzerverein
- 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
Katrin Witzel	Sonderprojekte und Koordination Masterplan Stadtplanungsamt
Peter Kösterke	Projektingenieur Stadtplanungsamt
Silke Stach-Reinartz	Amtsleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Frank Jost	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Phillip Babiasz	Projektingenieur Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
Regina Decker	Stabsstelle Kommunikation Dezernat III – Mobilität

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Gunther Höhn	Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement
Gudrun Meyer	Mediensprecherin, Leiterin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Nord-Süd Stadtbahn Köln



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Externe Teilnehmende

Thomas Knüvener

Knüvener Architekturlandschaft

Johannes Böttger

urbanegestalt

Schriftführer

Jan Zederbohm

Lots* GmbH



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, eröffnet das achte 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, die Stadtraumgestaltung.
- Im Anschluss daran fasst Hildegard Heide in einem Rückblick auf das Fachgespräch vom 14. November 2023 die wichtigsten Rückmeldungen der Stakeholdergruppen zum Termin zusammen.

TOP2 | Rückfragen aus Politischem Begleitgremium und Fachgespräch

Danach stellt Hildegard Heide Antworten auf Rückfragen vor, die sich in den letzten Sitzungen von Politischem Begleitgremium und Fachgespräch ergeben haben.

- Sie zeigt erneut die Beschlüsse, die den Planungen zu Grunde liegen und stellt damit nochmal heraus, auf welcher Grundlage die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) innerstädtisch geplant wurde. Die Beschlüsse sind:
 - Beschluss 3211/2018 Ost-West-Achse: Entscheidung über die Vorzugsvariante und Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2018
 - Beschluss 2374/2021 Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr vom 23.11.2021
 - Beschluss 5681/2008 Städtebaulicher Masterplan für die Kölner Innenstadt vom 05.05.2009
- Darüber hinaus präsentiert sie die Eingangsdaten der Verkehrssimulation in der Innenstadt. (vgl. Folie 10 und 11 der Präsentation).
- Eine Teilnehmende erkundigte sich, ob der dargestellte Modal Split nur für Köln gilt, also ohne Pendler*innen und externe Reisende. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass der Modal Split für Köln gelte und alle Verkehrsteilnehmende berücksichtigt.
- Eine Teilnehmende fragt nach, wie die dargestellten Zahlen beim MIV-Durchgangsverkehr zu Stande gekommen sind und mit welcher Methode diese ermittelt wurden. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass es sich um eine geichtete Modellrechnung handelt.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Die Teilnehmende weist zudem darauf hin, dass der Durchgangsverkehr zwischen Heumarkt und Rudolfplatz interessanter sei, als der hier dargestellte Durchgangsverkehr von der Deutzer Brücke bis zum Aachener Weiher und vice versa.
- Im Weiteren stellt Frau Heide in Aussicht, dass die beiden Varianten bei der oberirdischen Alternative am Neumarkt (Variante 6.2 und 8.2) gleichberechtigt geplant und noch fehlende Darstellungen spätestens mit der Beschlussvorlage nachgereicht werden. Diese beinhalten neben dem Lageplan zum Bauzwischenzustand Querschnitte, 3D-Visualisierungen der Freianlagenplanungen.
- Danach stellt sie dar, dass der Maritim-Tunnel im Falle des Vorzugs der unterirdischen Alternative von dem geplanten Rampenbauwerk am Heumarkt nicht beeinträchtigt wird. Sie stellt dar, dass die Stadtbahngleise bereits heute an dieser Stelle in einem Trog liegen und die Höhenlage an dieser Stelle nicht verändert wird (Vgl. Folie 13 der Präsentation).
- Mit Blick auf eine unterirdische Alternative am Heumarkt erläutert sie zudem, dass vor der westlichen Gebäudeflucht am Heumarkt auf dem letzten Abschnitt des Rampenbauwerks eine ebenerdig begehbare Fläche möglich ist (Vgl. Folie 14 der Präsentation).
- Ein Teilnehmender gibt an, dass die Durchgangsbreite zwischen Gebäudekante und Rampenbauwerk noch unklar ist und dass der Bereich vermutlich so schmal sein wird, dass dieser für den Auto- und Rettungsverkehr nicht überfahrbar sein werde. Des Weiteren wird ausgeführt, dass der Weg zwischen Gebäudekante und Pavillon, als Verbindung der nördlichen und südlichen Platzfläche des Heumarkts, eine Mindestbreite von sechs Metern ausweisen müsse. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Breite und Überfahrbarkeit der Fläche über dem Rampenbauwerk in der nächsten Leistungsphase detailliert geplant wird. Grundsätzlich weist die Verwaltung der Stadt Köln darauf hin, dass es sich bei der Fläche um keine Engstelle handele, sondern dass sie sich in den verkehrsfreien Raum der Augustinerstraße öffnet.
- Ein Teilnehmender erkundigt er sich, ob der dort geplante Pavillon zum Schutz vor den Oberleitungen diene. Die Verwaltung versichert, dass der aufgeständerte Pavillon auch als Überspannungsschutz für die Oberleitungen ausgelegt ist.
- Sie gibt bekannt, dass die oberirdischen Pläne der unterirdischen Alternative nun analog zu den Plänen der oberirdischen Alternative auf der Website der Stadt Köln zu finden sind. Sie finden die Unterlagen unter: www.ostwestachse.koeln im Bereich „weitere Informationen“.
- Im Anschluss teilt sie mit, dass die Verwaltung der Stadt Köln dem Wunsch aus der Politik nachkommen wird und eine Sondersitzung für den Verkehrsausschuss im Sitzungslauf für den Variantenentscheid einplant.
- Zuletzt stellt sie die zu erwartenden Verzögerungen für die weiteren Planungen im Bereich West der Ost-West-Achse dar. Ursprünglich war eine Entscheidung des Rats der Stadt Köln über die von der Verwaltung im November eingereichten Planungen für Dezember 2023 anvisiert – diese wird nun voraussichtlich erst im März 2024 erfolgen.



- Eine Teilnehmende erkundigt sich im Hinblick auf das vergangene Fachgespräch nochmal nach den Kosten, die für etwas Verwirrung gesorgt hatten und wünscht eine Aktualisierung der Zahlen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Folien in der Präsentation und im Protokoll der letzten Sitzung nochmal konkretisiert wurden. Zudem werden die vollumfänglichen Kosten in der Beschlussvorlage ausgewiesen.

TOP3 | Anforderungen an den Stadtraum der Ost-West-Achse

Im Anschluss begrüßt Peter Kösterke die Teilnehmenden nochmal ausdrücklich im Namen des Stadtplanungsamts zur heutigen Sitzung und leitet mit seinen Ausführungen über zu den Anforderungen an den Stadtraum der Ost-West-Achse und den bisherigen Prozess.

- Er stellt den Auftrag des Rats der Stadt Köln an die Verwaltung hinsichtlich der Stadtplanung entlang der Ost-West-Achse dar und weist auf den „Beschluss 3211/2018 Ost-West-Achse: Entscheidung über die Vorzugsvariante und Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses“ vom 18.12.2018 hin, in dem die Verwaltung u. a. dazu aufgefordert ist: „(...) städteräumliche und städtebauliche Qualifizierungsprozesse parallel zur technischen Planung durchzuführen.(...)“
- Er zeigt auf, dass die Formulierung an städtebauliche Anforderungen im Rahmen der Lenkungsgruppe Masterplan mit Vertreter*innen des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses der Stadt Köln und weiteren Expert*innen bereits erarbeitet wurden. Demnach soll der Stadtraum im Zuge der Kapazitätserweiterung unabhängig von der Alternative in hoher Qualität entwickelt werden. Dafür bedarf es verschiedener, qualifizierender Verfahren für die sehr unterschiedlichen Stadträume (Sequenzräume) entlang der Ost-West-Achse. Gleichzeitig mit der Entscheidung für eine verkehrstechnische Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) soll auch der Qualitätsanspruch für den Stadtraum der Ost-West-Achse und die Strategie für die Qualifizierung beschlossen werden
- Die begleitende Freiraumplanung wurde bereits parallel zur Verkehrsplanung erarbeitet und der aktuelle Stand wird in dieser Sitzung präsentiert.

TOP4 | Stand der Freiraumplanung

Die Verwaltung der Stadt Köln übergibt an die Freiraumplaner Thomas Knüvener von Knüvener Architekturlandschaft und Johannes Böttger von urbanegestalt. Sie sind mit der Freiraumplanung entlang der Ost-West-Achse beauftragt und präsentieren den aktuellen Stand.



- Sie präsentieren den Bearbeitungsraum und verweisen auf die besondere Historie der Stadt Köln und des zu beplanenden Abschnitts im Speziellen. Auf dieser Grundlage haben sie den Stadtraum entlang der Ost-West-Achse in mehrere Planungsabschnitte (Sequenzräume) unterteilt. Die Sequenzräume ähneln den Bereichen der Verkehrsplanung und unterteilen sich von Ost nach West namentlich in: Heumarkt, Pipinstraße/Via Culturalis, Cäcilienstraße mit den Teilen grüner Boulevard und Kunst- und Kulturboulevard, Neumarkt, grüner Boulevard Hahnenstraße, Rudolfplatz, Stadtboulevard Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße und Grüngürtel. Zudem wird in der unterirdischen Alternative der Bereich Mauritiussteinweg bis Jahnstraße beplant.
- Grundlegend gab es bei der Beplanung unabhängig von der Alternative einige Prämissen zu berücksichtigen, die die drei Bereiche Vernetzung, Stadtklima und Stadtraum betreffen.
 - Vernetzung: Es wird entlang der gesamten Ost-West-Achse durchgehende Radfahrstreifen geben; der MIV wird auf Tempo 30 reduziert; Die öffentlichen Parkplätze entfallen; Die Verkehrsführung des MIV wird stark angepasst (z. B. ein Fahrstreifen pro Richtung, Unterbrechung am Neumarkt, Verkehrsführung in beide Fahrrichtungen über die Richard-Wagner-Straße); Unabhängig von der Alternative werden wichtige Querungspunkte weiterhin bedient, allerdings ist es ein Unterschied ob 90 Meter Züge an der Oberfläche fahren oder nicht.
 - Stadtklima: Es sind wasserdurchlässige Flächen und insgesamt mehr Grün und mehr Bäume (blau-grüne Stadtstraßen) gefordert. Dadurch soll mehr beschatteter Raum für Fußgänger und Radfahrer entstehen. Insgesamt gibt es viele Möglichkeiten für neue Bepflanzungen und Begrünungen.
 - Stadtraum: Es sollen neue Aufenthaltsflächen und möglichst breite Fußwege entstehen.
- Im Folgenden präsentieren die Planer die Planungen für die einzelnen Sequenzräume anhand von Plänen und fotorealistischen Visualisierungen (Vgl. Folie 34 –60 der Präsentation).



- Heumarkt: Unabhängig von der Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) identifizieren die Planer am Heumarkt Querungskonflikte in Nord-Süd-Richtung mit dem Verkehr (oberirdisch durch die Ost-West-Verkehrsführung; unterirdisch durch das Rampenbauwerk) sehen aber sehr große Entwicklungspotentiale im südlichen Bereich (in Richtung und unmittelbar vor dem Maritim-Hotel). Bei der unterirdischen Alternative könnte die Augustinerstraße als ergänzender, öffentlicher Raum und Verbindung des Heumarkts mit der Via Culturalis geplant werden.
- Neumarkt: Unabhängig von der Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) wird der Neumarkt fußläufig an die Schildergasse und die Apostelstraße angeschlossen. Die entfallenden Verkehrsanlagen (Nordumfahrung, Taxiaufstellflächen und Bahnanlagen) bieten relevante Flächen für künftige Aufwertungen des Stadtraums (z. B. durch Sitzgelegenheiten oder gewerbliche Stände). Im östlichen Bereich könnte ein kleiner Park („Oase“) angelegt werden. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass durch die unterirdische Alternative in der derzeitigen Planung an der Oberfläche in südlicher Lage wesentlich mehr Platz frei wird. Bei der oberirdischen Alternative müssen die Varianten 6.2 und 8.2 unterschieden werden. Mit der Bahnführung über die heutige Platzfläche sollen bei der Variante 6.2 die südlichen Bäume des Baumkarrees in den Mittelbahnsteig integriert werden. Bei der Variante 8.2 wird das Baumkarree im Bestand freigehalten und der Neumarkt über die Cäcilienstraße weiterführend verknüpft.
- Ein Teilnehmender erläutert, dass die Umsteigebeziehung bei der Variante 8.2 am Neumarkt nicht schlechter seien, als bei der Variante 6.2, da Fahrgäste entweder aussteigen oder in die U-Bahn umsteigen. Auf der Verteilerebene der U-Bahn ist es die gleiche Wegebeziehung wie bei der Alternative 6.2. Lediglich bei einer Weiterfahrt mit der Linie 9 in Richtung Sülz/Hermeskeiler Platz, müsste man den oberirdischen Bahnsteig wechseln und eine etwas längere Zeit in Kauf nehmen. Seiner Meinung nach würde zudem das Baumkarree bei der Variante 6.2 (Nähe zur Gleisanlage) und der unterirdischen Alternative (Baugrube) zerstört.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass die Möglichkeit der Erhaltung der Bäume an der Südseite des Baumkarrees am Neumarkt, im Falle der Baumaßnahmen für die unterirdische Alternative, sehr sorgfältig und realistisch geprüft und bewertet werden müssen. Diese Bäume können in ihrer derzeitigen Größe nicht ersetzt werden.



- Grüner Boulevard Hahnenstraße: Unabhängig von der Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) werden neue Bäume gepflanzt und die Begrünung der Mittelstreifen steht im Fokus. Bei der oberirdischen Alternative werden Teile des Gleisbetts begrünt. Die unterirdische Alternative bietet auch ausreichend Freiflächen für die Begrünung und Bepflanzung der Gehwege.
- Stadtboulevard Aachener Straße: Unabhängig von der Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) werden neue Bäume gepflanzt. Bei der oberirdischen Alternative wird das Gleisbett in Mittellage überwiegend begrünt. Die unterirdische Alternative bietet mehr Freiflächen für die Begrünung und Bepflanzung sowie die gastronomische Nutzung der Gehwege.
- Rudolfplatz: Unabhängig von der Alternative (oberirdisch oder unterirdisch) wird die Platzfläche durch den Wegfall der Fahrbahn aufgewertet. Bei der oberirdischen Alternative schließt die Platzfläche niveaugleich an die Bahnsteige der Haltestelle an. Bei der unterirdischen Alternative kann die gesamte Platzfläche ohne querende Verkehre genutzt werden; allerdings müssen zusätzliche Durchdringungsbauwerke (Aufzüge und Zugänge) installiert werden.
- Ein Teilnehmender begrüßt die einspurige Verkehrsführung mit überwiegend Liefer- und Anrainerverkehr auf den Boulevards Hahnenstraße und Aachener Straße sowie das durchgängige Tempolimit auf 30 km/h. Er befürchtet jedoch eine gegenseitige Behinderung der kreuzenden Verkehre in Nord-Süd-Richtung und der 90 Meter-Bahnen bei der oberirdischen Alternative. Zudem gab er zu bedenken, ob es nicht möglich sei den Radverkehr in die Mitte zu verlegen, damit sich MIV und Radverkehr in Straßeneinmündungen nicht queren.
- In Bezug auf den Heumarkt im Besonderen führte er aus, dass die Verkehrsflächen bei der oberirdischen Alternative immer noch zu großzügig geplant seien und schlägt vor, noch restriktiver mit dem MIV umzugehen. Er empfiehlt eine Führung, analog zur unterirdischen Alternative, über den Maritimtunnel und die Bäche bzw. die Erschließung von Westen über die Nord-Süd-Fahrt. So könne der Heumarkt insgesamt vom Verkehr entlastet und der neu gewonnene Platz bis zum Elogiusplatz verkehrsberuhigt gestaltet werden. Er verweist in seinen Ausführungen zudem auf das MIV-Grundnetz, das grundlegende Veränderungen der innerstädtischen Verkehrsplanung vorsieht. Zudem fordert er qualifizierende Wettbewerbe für den Stadtraum. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt zu bedenken, dass die Beratungen zum MIV-Grundgesetz noch laufen und noch nicht durch den Rat beschlossen wurden. Zudem geht man davon aus, dass die Planungen zur Ost-West-Achse davon unberührt bleiben.



- Ein weiterer Teilnehmer führt aus, dass in den Planungen zur Stadtraumgestaltung die „Restflächen“, die die Verkehrsplanung offenlässt, genommen werden, um diese in Gestalt zu bringen. Er wünscht, dass der nördliche Bereich der Ost-West-Achse vom schnellen Verkehr freigehalten und nur für Anlieger geplant wird. Auf der südlichen Seite könnte dann ein Mischverkehr für Auto- und Radverkehr umgesetzt werden. Die Freianlagenplaner und die Verwaltung der Stadt Köln bestätigen, dass mit den Vorgaben der Verkehrsplanung gearbeitet werden muss. Sie möchten aber berücksichtigt wissen, dass es sich nicht um „Restflächen“ handelt, sondern diese in Ämter übergreifender Abstimmung gemeinsam erarbeitet wurden. Die neuen Freiräume stellen bei beiden Alternativen einen enormen Zugewinn dar. Anregungen aller Art werden mitgenommen und bei der weiteren Planung geprüft. Mitunter ergeben sich in der Planung aber Widersprüche und Zwänge, mit denen man planen müsse. Der Anspruch ist immer, die bestmögliche Lösung zu erreichen und Möglichkeiten darzustellen, um eine Entscheidungsgrundlage für den Rat zu schaffen.
- Der Teilnehmende schlägt vor, die frei gewordenen Verkehrsflächen in der weiteren Planung als Nutzungs- und Aufenthaltsräume zu betrachten. Zudem bittet er darum, dass der unterschiedliche Realisierungszeitraum für die beiden Alternativen deutlich dargestellt wird und in die Bewertung mit einfließt. Seiner Einschätzung nach ist eine Anpassung des Stadtraums bei der oberirdischen Alternative kurz- bis mittelfristig in Verbindung mit dem Umbau der Verkehrsführung und den Haltestellen zu realisieren. Bei der unterirdischen Alternative können die neuen Freiräume erst nach Abschluss des Tunnelbaus (frühestens im Jahr 2040) realisiert werden.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, inwieweit Unter- und Überführungen für den Fuß- und Radverkehr an der Ost-West-Achse geprüft werden. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass derzeit keine Unter- und Überquerungen vorgesehen sind. Man werde die Anregung aber aufgreifen und prüfen, ob es sich an der ein oder anderen Stelle realisieren lässt.
- Ein weiterer Teilnehmender bittet darum die Visualisierungen einheitlich darzustellen – mal sind Lichtsignalanlagen zu sehen, mal nicht. Grundsätzlich bittet er auch darum zu prüfen, ob Lichtsignalanlagen bei einer geplanten Tempo 30-Regelung überhaupt notwendig sind. Er führt weiter aus, dass die Z-Überwege offenbar eine „Unart“ der Region seien und wohl oder übel in der Planung berücksichtigt werden müssen, auch wenn er diese ablehne. Er führte aus, dass im Vergleich mit anderen Großstädten (z.B. Berlin), bei bedeutenden Stadträumen und Platzflächenn direkte Wegeverbindungen anstelle von Z-Querungen realisiert würden. Er begrüßt die in den Visualisierungen dargestellten schlanken Oberleitungsvarianten bei der oberirdischen Alternative. Er gibt allerdings zu bedenken, dass bei den Visualisierungen die großen Bäume dominieren, die am Ende vermutlich nur 20-30 % des Gesamtbildes ausmachen werden. Er bittet die Visualisierungen an dieser Stelle nochmal zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.



- Eine Teilnehmende führte aus, dass sie die grünen Gestaltungsansätze und die einstreifige MIV-Führung sehr begrüßt. Auch die „Oase“ am Neumarkt gefalle ihr gut. Am besten gefallen ihr die Darstellungen zur oberirdischen Alternative am Rudolfplatz. Das ist die Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit, die sie sich wünscht. Grundsätzlich müsse man bedenken, dass sich Rad-, Fuß- und Bahnverkehr vertragen, nur der MIV sei das Hindernis. Es sei zudem deutlich geworden, dass die Variante 6.2 am Neumarkt nicht gut ist. Idealerweise würde man auch am Heumarkt analog zu der Variante 8.2 am Neumarkt mit zwei versetzten Bahnsteigen, jedoch für 60 Meter lange Züge, planen.
- Der Vertreter der KVB, Gunther Höhn, gibt zu bedenken, dass es sich primär um ein Verkehrsprojekt handelt, das gewisse Anforderungen mit sich bringt. Dies sei auch maßgeblich für die Kosten-Nutzen-Untersuchung und die Finanzierbarkeit. Weiter führt er aus, dass schlanke Oberleitungen mit Gleichstrom (bei der KVB verwendet) nicht funktionieren, außer man nimmt in Kauf, dass alle 200-300 Meter eine technische Säule für neue Stromzufuhr installiert wird. Er würde sich grundsätzlich wünschen, dass die Straßenbahnen in den Visualisierungen zur oberirdischen Alternative wesentlich präsenter sind, um zu verdeutlichen, wie die 90 Meter Züge in der Innenstadt wirken. Zudem führt er aus, dass der Ausbau des Stadtbahnangebots, insbesondere für die Vororte und Randbezirke, attraktiv werden müsse, um diese Personen zu einem Umstieg zu bewegen. Erst danach könne man über die Vorteile für Fahrgäste zwischen Rudolfplatz und Neumarkt sprechen.
- Eine Teilnehmende bat darum, sämtliche Visualisierungen sowie Lagepläne in hoher Auflösung als Anlage zum Protokoll zur Verfügung zu stellen und Rückmeldungen auch nochmal schriftlich zuzulassen.
- Ein Teilnehmender bat darum, auch die in der Präsentation nicht dargestellten Sequenzräume (Kulturquartier, Cäcilienstraße, Jahnstraße und Aachener Weiher) zur Verfügung zu stellen.

TOP5 | Qualifizierung für den Stadtraum

Im Folgenden stellt Katrin Witzel drei Varianten zur Qualifizierung für den Stadtraum und die damit einhergehenden Prozessentwürfe vor, die dem Rat der Stadt Köln zur Auswahl angeboten werden.

- Im Sommer 2024 soll neben der Entscheidung für eine verkehrstechnische Alternative auch die Art und Weise der Qualifizierung für den Stadtraum der Ost-West-Achse beschlossen werden. Dafür hat die Verwaltung der Stadt Köln drei Varianten zur Entwicklung einer Qualifizierungsstrategie mitsamt geeigneter Qualifizierungs- und Beteiligungsformate entwickelt.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Die drei Alternativen unterscheiden sich im Wesentlichen hinsichtlich der eingesetzten Ressourcen (Dauer, Kosten und Personal), dem Grad an Beteiligungs- und Qualifizierungsverfahren sowie der Gestalt- und Prozessqualität.
- Zur Beteiligung und Qualifizierung können verschiedene Bausteine wie Programm- und Planungswerkstätten zur Entwicklung eines belastbaren Nutzungsprogramms und eines gestalterischen Zielbilds herangezogen werden. Im Rahmen eines Planungswettbewerbs kann die Qualitätssicherung und Variantenvielfalt als Beitrag zur Baukultur gewährleistet werden.
- Variante 1 (Mindest-Variante) bringt die geringsten Ressourcenaufwände (kurze Dauer, geringe Kosten und geringer Personalaufwand) mit sich, verzichtet dabei aber auf Beteiligungs- und Wettbewerbsverfahren und sieht eine Qualität entsprechend „stadtweitem Standard“ gemäß Gestaltungshandbuch vor.
- Variante 2 (Maximal-Variante) erfordert sehr hohe Ressourcenaufwände (lange Dauer, hohe Kosten und hoher Personalaufwand), bringt dafür aber ein vertiefendes, programmatisches Beteiligungs- und Qualifizierungsverfahren zu nahezu allen Sequenzräumen durch externe Beteiligte. Für die Platzflächen am Heumarkt und Neumarkt sind zudem Wettbewerbsverfahren vorgesehen. In dieser deduktiven Herangehensweise steht die Formulierung einer linear durchgängigen Gestaltungssprache im Vordergrund.
- Variante 3 (Ausgewogene Variante und Vorzugsvariante der Verwaltung) bringt mittlere Ressourcenaufwände (moderate Dauer, mittlere Kosten und mittlerer Personalaufwand) mit sich. Sie beinhaltet vertiefende Beteiligungsverfahren für die Aachener Straße, den Neumarkt und Heumarkt sowie Wettbewerbsverfahren für Neumarkt und Heumarkt. Alle weiteren Sequenzräume sind nach stadtweitem Standard im Zuge der fortlaufenden Projektschiene zu entwickeln und werden gestalterisch durch die beiden impulsgebenden Wettbewerbe beeinflusst.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, wann mit den Förderanträgen und dem Rücklauf zu rechnen sei. Die Verwaltung der Stadt Köln erläutert, dass zuerst ein Rahmenförderantrag zu der vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Alternative eingereicht wird – damit ist ungefähr in einem Jahr zu rechnen. Bereits jetzt werden die Alternativen im Rahmen der Standardisierten Bewertung betrachtet und die grundsätzliche Förderfähigkeit geprüft.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass bei der Stadtraumgestaltung, abhängig vom Entscheid des Rats der Stadt Köln für die oberirdische oder unterirdische Alternative, mit enormen zeitlichen Unterschieden zu rechnen sei. Und fragt, welche Strategie die Verwaltung bei der Städtebauförderung verfolgt. Die Verwaltung der Stadt Köln erläutert, dass diese Entscheidung erst nach dem Alternativenentscheid getroffen werden kann. Zudem stehe man im Austausch mit dem Amt für Stadtentwicklung.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass in der Beschlussvorlage klar herausgestellt werden müsse, ob es sich bei den städtebaulichen Maßnahmen um kurzfristiges Anpassen oder langfristige Maßnahmen handelt. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Ausführungen zur Stadtraumgestaltung grundsätzlich mit der verkehrstechnischen Machbarkeit vereinbar sein müssen. Die erforderlichen Aufwände (Dauer, Kosten und Personalaufwand) für alle drei Varianten werden in der Beschlussvorlage aufgeführt und konkretisiert.



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

- Ein Teilnehmender merkt an, dass für eine klimaresiliente Stadt Biodiversität, Beschattung und weitere entsprechende Maßnahmen ein unumstößlicher Fixpunkt der Planung sein müssen.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich, ob man mit der städtebaulichen Gestaltung bereits parallel zum Umbau des Verkehrs beginnen könne. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass die Planungen zur Bauausführung erst nach dem Alternativenentscheid durch den Rat der Stadt Köln umgesetzt werden können. Zudem müsse man berücksichtigen, dass parallellaufende verkehrstechnische und städtebauliche Umbaumaßnahmen zu massiven Einschränkungen führen werden. Die Aufrechterhaltung des innerstädtischen Lebens und Handelns hat Priorität.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass zunächst die Plätze (Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz) qualifiziert und gestaltet werden müssen, da diese auf die Umgebung und die Boulevards ausstrahlen. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass sie zum Alternativenentscheid eine Qualifizierungsstrategie für den Stadtraum in seinen Teilbereichen erarbeitet, welche zu Beschluss gegeben wird. Sie sieht ein Ineinandergreifen von verkehrlicher und stadträumlicher Planung vor.
- Ein Teilnehmender erkundigte sich, ob zu diesem Zeitpunkt grundsätzliche Anmerkungen zur Verkehrsführung und den Planungen noch möglich sind oder die Planung bereits zu weit fortgeschritten sei. Die Verwaltung der Stadt Köln führt aus, dass sie im Rahmen einer Beschlusslage des Rats agiere und plane. Mögliche Änderungen und Interdependenzen bedürfen einer erneuten politischen Entscheidung und liegen nicht im eigenen Ermessen der Verwaltung.
- Ein Teilnehmender merkt an, dass die CO2 Emissionen der Baumaßnahme diskontiert werden sollten, da jede heute vermiedene CO2 Tonne wertvoller sei, als jede in der Zukunft vermiedene CO2 Tonne.

TOP6 | Projektkommunikation und Ausblick

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

- Die neunte Sitzung des Politischen Begleitgremiums findet am Dienstag, 9. April 2024 statt.
- Das nächste Fachgespräch findet im Anschluss an das Politische Begleitgremium statt.
- Der thematische Fokus der Sitzungen liegt auf weiteren Informationen zur Beschlussvorlage.

gez. Ascan Egerer
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots**
(Schriftführer)