



**Auskunft**

Datum  
06.02.24

## Ergebnisprotokoll

über die **8. Sitzung des Politischen Begleitgremiums** zum Projekt  
„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Freitag, den 19. Januar 2024,  
14:00 Uhr bis 16:00 Uhr, im Rathaus.

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

Manuel Froh

Volt



## Stadtentwicklungspolitische Sprecher\*innen 2020 – 2025 der stimmberechtigten Fraktionen

Sabine Pakulat	Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen
Christine Seiger	Bündnis 90/Die Grünen
Niklas Kienitz	CDU
Michael Frenzel	SPD
Isabella Venturini	Volt
Ralph Sterck	FDP
Michael Weisenstein	Die Linke

## Bezirksbürgermeister\*innen

Claudia Greven-Thürmer	Bezirksbürgermeisterin Kalk
------------------------	-----------------------------

## Verwaltung

Markus Greitemann	Beigeordneter Dezernat VI – Planen und Bauen
Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Thorsten Kley-Steверding	Stellvertretender Projektleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Eva Herr	Amtsleiterin Stadtplanungsamt
Silke Stach-Reinartz	Amtsleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
Sonja Rode	Amtsleiterin Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Christian Melchert	Stellvertretender Amtsleiter Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Amt für Verkehrsmanagement
Katrin Witzel	Sonderprojekte und Koordination Masterplan Stadtplanungsamt
Peter Kösterke	Projektingenieur Stadtplanungsamt
Philip Babiasz	Projektingenieur Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

Regina Decker

Stabsstelle Kommunikation  
Dezernat III – Mobilität

Susanne Mönnich

Fachreferentin  
Dezernat III – Mobilität

Christian Stunz

Fachl. Steuerung & Grundsatzangelegenheiten  
Amt der Oberbürgermeisterin

### **Kölner Verkehrs-Betriebe AG**

Dr. Thomas Schaffer

Mitglied des Vorstands / Finanzvorstand

Gunther Höhn

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement

Gudrun Meyer

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

### **Externe Teilnehmende**

Thomas Knüvener

Knüvener Architekturlandschaften

Johannes Böttger

urbanegestalt

Franziska Bräuninger

urbanegestalt

Lion Günther

büro lucherhand & partner

### **Schriftführer**

Jan Zederbohm

Lots\* GmbH

### **Nicht anwesende Mitglieder**

Lino Hammer

Vorsitzender, Bündnis 90/Die Grünen

Cornelia Weitekamp

Lindenthal

Andreas Hupke

Innenstadt



Der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer, eröffnet die achte 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, 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 Ergebnisse der Verkehrssimulation in der Innenstadt. (vgl. Folie 10 und 11 der Präsentation).
- Im Weiteren stellt sie in Aussicht, dass die beiden Varianten bei der oberirdischen Alternative am Neumarkt (Variante 6.2 und 8.2) gleichberechtigt geplant und noch fehlende Darstellung spätestens mit der Beschlussvorlage nachgereicht werden. Diese beinhalten neben dem Lageplan zum Bauzwischenzustand Querschnitte, 3D-Visualisierungen und Freianlagenplanungen.



- Danach stellt sie dar, dass der Maritim-Tunnel im Falle des Vorzugs der unterirdischen Alternative von dem geplanten Rampenbauwerks 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).
- 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](http://www.ostwestachse.koeln) im Bereich „weitere Informationen“.
- Im Anschluss teilt sie mit, dass die Verwaltung der Stadt Köln dem Wunsch der Mitglieder des Rats der Stadt Köln 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.

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

Im Anschluss begrüßen Markus Greitemann und Eva Herr die Teilnehmenden nochmal ausdrücklich im Namen des Dezernats für Planen und Bauen und des Stadtplanungsamts zur heutigen Sitzung und leiten mit ihren Ausführungen über zu den Anforderungen an den Stadtraum der Ost-West-Achse und den bisherigen Prozess.

- Sie stellen den Auftrag des Rats der Stadt Köln an die Verwaltung hinsichtlich der Stadtplanung entlang der Ost-West-Achse dar und weisen 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 dazu aufgefordert ist: „(...) städteräumliche und städtebauliche Qualifizierungsprozesse parallel zur technischen Planung durchzuführen.“



- Sie zeigen 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 im 8. Politischen Begleitgremium 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 Bepanung 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 Fahrtrichtungen 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.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob die Verbindung des Heumarkts mit, der Via Culturalis bei der oberirdischen Alternative in der Form nicht möglich sei. Die Planer führen aus, dass der Stadtraum aufgrund der notwendigen Stadtbahnhaltestelle an der Oberfläche anders beansprucht würde.
- 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 werden bei der Variante 6.2 die südlichen Bäume des Baumkarrees in den Mittelbahnsteig integriert. Bei der Variante 8.2 wird das Baumkarree im Bestand freigehalten und der Neumarkt über die Cäcilienstraße weiterführend verknüpft.
- Eine Teilnehmende erkundigt sich, inwieweit die Platzfläche bei der Alternative 6.2 eingeschränkt bzw. beschnitten würde (Abmessungen) und ob eine Begehung möglich sei. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass der Eingriff hierzu bereits vorgestellt wurde (vgl. dazu 3. und 7. Sitzung Politisches Begleitgremium) und die Unterlagen für die Beschlussvorlage entsprechend aufbereitet werden.
- Ein Teilnehmender weist darauf hin, dass nur bei der Darstellung des Neumarkts N6.2 die Bahntrasse entlang der Platzfläche durch einen Geländer abgetrennt sei. Zudem erkundigt er sich, ob bei der unterirdischen Alternative am Neumarkt auch Bäume gefällt werden müssten. Die Verwaltung der Stadt Köln gibt an, dass es sich bei der Visualisierung N8.2 (Vgl. Folie 46 der Präsentation) um einen Vorabzug handelt, der das erforderliche Geländer noch nicht enthält. Zudem gibt die Verwaltung an, dass bei beiden Alternativen (oberirdisch und unterirdisch) Bäume gefällt werden müssen und dies im Kriterienkatalog berücksichtigt ist. Derzeit kann



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

man nur über Abstände und durch Erfahrungen aus anderen Projekten abschätzen, welche Bäume voraussichtlich gefällt werden müssen. Konkreten Aufschluss bringt erst die Bauausführung. Der Erhalt möglichst vieler Bäume ist das übergeordnete Ziel.

- Ein Teilnehmender gibt an, dass bei der Variante 8.2 geprüft werden soll, ob es nicht sinnvoll ist die Anfahrtrichtung der beiden Mittelbahnsteige zu tauschen. Zudem bittet er darum bei der Variante 6.2 zu prüfen, ob die südliche Platzkante als zusätzliche Bahnsteigkante ausgebildet werden kann, so dass der Fahrgastwechsel zu beiden Seiten erfolgen kann. Die Verwaltung der Stadt Köln und die KVB geben an, dass der Richtungswechsel an der Bahnsteige für die Variante 8.2 bereits untersucht wurde. Dies führt jedoch zu deutlichen betrieblichen Nachteilen bei einer Nachteilen bei außerplanmäßigen Störungen, da die Bahnsteige nicht direkt angefahren werden können. Zudem könne man die Fahrgasttüren nicht einfach zu beiden Seiten öffnen, da sehr viele Menschen am Neumarkt verkehren und die Sicherheit dieser gefährdet werden könnte.
- 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.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, ob man auch die Darstellungen des Rudolfplatzes sehen könnte. Die Planer und die Verwaltung der Stadt Köln präsentieren diese im Termin (Vgl. Folien 48 - 52 der Präsentation).

### 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.
- 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) 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.
- Markus Greitemann und Eva Herr fassen die Darstellungen zusammen und sprechen sich für Variante 3 der potenziellen Qualifizierungsverfahren als den von der Verwaltung der Stadt Köln bevorzugten Weg aus.
- Markus Greitemann weist darauf hin, dass unabhängig vom Alternativenentscheid durch den Rat der Stadt Köln eine Qualifizierung angestrebt wird. Der Aufwand der Qualifizierung wird bei der oberirdischen Alternative voraussichtlich kürzer sein, als bei der unterirdischen Alternative, da es weniger Räume für eine Qualifizierung gibt. Alle Vor- und Nachteile der drei verschiedenen Qualifizierungsszenarien (Dauer, Kosten, Personalbedarf etc.) sowie die Konsequenzen für das Projekt Kapazitätserweiterung Ost-West-Achse werden spätestens mit der Beschlussvorlage nachgereicht.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich, wann der Qualifizierungsprozess beginnen würde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dass dieser Prozess unmittelbar nach dem Entscheid durch den Rat der Stadt Köln fortgeführt wird.



- Ein Teilnehmender fragt, ob man darstellen könnte, wie viel Fahrtzeit bei den beiden Alternativen gespart würde. Die Verwaltung der Stadt Köln gab an, dies spätestens mit der Beschlussvorlage darzulegen.
- Ein Teilnehmender erkundigt sich nach dem beauftragten Rechtsgutachten zur Ost-West-Achse. Er fragt nach, welchen Zweck das Gutachten verfolgt und ob es veröffentlicht wird. Die Verwaltung der Stadt Köln erläutert, dass es sich um eine rechtliche Beurteilung zu Fragen der Förderung handelt. Das Rechtsgutachten wurde auf Wunsch des Büros der Oberbürgermeisterin in Auftrag gegeben.

### **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)