



**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  
29.04.24

## Ergebnisprotokoll

über die **9. Sitzung des Politischen Begleitgremiums** zum Projekt  
„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ am Dienstag, 9. April 2024, 17:00  
Uhr bis 19:00 Uhr, im Rathaus.

### Anwesend waren:

#### Leitung

Ascan Egerer

Beigeordneter  
Dezernat III – Mobilität

#### Teilnehmende Mitglieder

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

Lino Hammer

Vorsitzender, Bündnis 90/Die Grünen

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

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
Antje Kosubek	Erste stellvertretende Bezirksbürgermeisterin Innenstadt

## Verwaltung

Henriette Reker	Oberbürgermeisterin der Stadt Köln
Markus Greitemann	Beigeordneter Dezernat VI – Planen und Bauen
Hildegard Heide	Projektleiterin Amt für Straßen und Radwegebau
John-Paul Selbitschka	Projektingenieur Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau
Frank Jost	Projektingenieur 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
Susanne Rosenstein	Abteilungsleiterin Amt für Verkehrsmanagement
Philip Babiasz	Projektingenieur Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung
Regina Decker	Stabsstelle Kommunikation Dezernat III – Mobilität



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

Susanne Mönlich

Fachreferentin  
Dezernat III – Mobilität

Christian Stunz

Fachl. Steuerung & Grundsatzangelegenheiten  
Amt der Oberbürgermeisterin

Philipp Nelles

Fachreferent für Mobilität  
Amt der Oberbürgermeisterin

### **Kölner Verkehrs-Betriebe AG**

Stefanie Haaks

Vorstandsvorsitzende

Dr. Thomas Schaffer

Mitglied des Vorstands / Finanzvorstand

Gunther Höhn

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement

Gudrun Meyer

Mediensprecherin, Stellvertretende Leiterin der  
Unternehmenskommunikation

### **Schriftführerin**

Eva Weber

Lots\* GmbH

Jan Zederbohm

Lots\* GmbH

### **Nicht anwesende Mitglieder**

Andreas Hupke

Bezirksbürgermeister Innenstadt

Cornelia Weitekamp

Bezirksbürgermeisterin Lindenthal

Manuel Froh

Volt

Sabine Pakulat

Vorsitzende, Bündnis 90/Die Grünen



### TOP1 | Begrüßung und Rückblick

Oberbürgermeisterin Henriette Reker eröffnet die neunte Sitzung des Politischen Begleitgremiums und ordnet die Bedeutung der Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse für Köln ein. Sie bedankt sich bei Hildegard Heide und der Projektgruppe für die Planungen für beide Alternativen und weist darauf hin, dass damit die Grundlage für den politischen Variantenentscheid geschaffen ist. Dann übergibt sie das Wort an den Beigeordneten für Mobilität, Ascan Egerer.

Der Beigeordnete für Mobilität, Ascan Egerer dankt der Oberbürgermeisterin für ihre Anwesenheit und ihre Worte.

Er gibt einen Überblick über die Agenda und erläutert den thematischen Schwerpunkt der Sitzung: der Aufbau der Beschlussvorlage und die Anlagen zur Beschlussvorlage. Zudem werden die Projektverantwortlichen präsentieren, was sie in den vergangenen zweieinhalb Jahren geplant und auf Grundlage der Rückmeldungen aus den bisherigen acht Sitzungen des Politischen Begleitgremiums weiterentwickelt haben.

Im Anschluss daran fasst Hildegard Heide in einem Rückblick auf das achte Fachgespräch vom 24. Januar 2024 die wichtigsten Rückmeldungen der Stakeholdergruppen zum Termin zusammen.

### TOP2 | Aufbau der Beschlussvorlage

Hildegard Heide stellt vor, aus welchen Bestandteilen sich die Beschlussvorlage zusammensetzt.

- **Beschlusspunkte:** Dazu zählen zwei Beschlussalternativen für die Innenstadt (unterirdische Lösung / oberirdische Lösung). Damit verknüpft ist als Randbedingung die Änderung der Verkehrsführung rund um den Neumarkt.
- **Begründung:** Die Begründung erfolgt in den Kategorien „Ausgangssituation“, „Planungsprozess“ und „Beschreibung der Beschlussalternativen“.
- **Anlagen:** Konkret gibt es Anlagen in sieben Bereichen.
  - Anlage 1: Übersichtskarten für beide Alternativen
  - Anlage 2: Berichte für beide Alternativen
  - Anlage 3: Planpakete für beide Alternativen (Fachpläne, Querschnitte, Visualisierungen)
  - Anlage 4: Kriterienkatalog mit Anlagen
  - Anlage 5: Kostenzusammenstellung
  - Anlage 6: Personalkosten für beide Alternativen
  - Anlage 7: Anpassung Verkehrsführung Neumarkt



## TOP3 | Anlagen der Beschlussvorlage

Im Anschluss gibt Hildegard Heide einen Überblick über einzelne Anlagen, die von John-Paul Selbitschka im Folgenden in einer genaueren Betrachtung vorgestellt werden. Diese Anlagen wurden vorab von der Verwaltung ausgewählt, da mit Fragen aus dem Gremium gerechnet wurde oder weil sich seit den bisherigen Vorstellungen im Politischen Begleitgremium Aspekte verändert haben. Konkret werden vertiefend betrachtet:

- Anlage 4.1 Kriterienkatalog
  - Im Vergleich zur Vorstellung des Kriterienkatalogs im 4. Politischen Begleitgremium (März 2023) gab es Veränderungen in der Bezeichnung sowie der Sortierung der Kriterien.
  - Bereich Nutzen: Hier heißt ein Oberkriterium im Zielfeld „Verkehr“ nun „Stadtbahn und Busverkehr“; im Zielfeld „Stadtraum“ heißt ein Kriterium nun „Stadtleben und Aufenthaltsqualität“.
  - Auch in den Unterkriterien haben sprachliche Anpassungen stattgefunden. Manche Kriterien wurden zusammengefasst oder neu sortiert. Es wurden allerdings keine grundsätzlich neuen Kriterien eingefügt oder bestehende Kriterien gestrichen.
  - Bereich Aufwand: Im Bereich „Umsetzung“ sind aus einigen Unterkategorien Oberkategorien geworden, z. B. „Baulärm- und Erschütterungen“. Im Bereich „Kosten“ ist die Unterkategorie „Abschreibung“ komplett entfallen, da sich diese zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar darstellen lässt. Die „Zuwendungsfähigkeit“ ist nicht mehr der Umsetzung, sondern der Unterkategorie „Finanzierung“ bei den Kosten zugeordnet.
- Anlage 4.2 Betriebssimulation Stadtbahn
  - Für beide Alternativen wurde simuliert, wie die Stadtbahnen durch die Innenstadt fahren werden. Dabei wurden Verspätungen, mit denen Stadtbahnen aus dem weiteren KVB-Netz in die Innenstadt fahren, Haltestellenaufenthaltszeiten und Verlustzeiten berücksichtigt.
  - In der oberirdischen Alternative wurden eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h und die aktuellen Fahrplanzeiten angesetzt. In der unterirdischen Alternative geht man von einer maximalen Geschwindigkeit von 70 km/h aus und es wurde ein Fahrplan mit um drei bis vier Minuten reduzierten Fahrzeiten eingespeist.
  - Das detaillierte Ergebnis wird in den Anlagen der Beschlussvorlage zu finden sein. Zusammenfassend gilt: Die Betriebssimulation hat für beide Alternativen die von der KVB geplanten Fahrzeiten bestätigt.



- Anlage 4.3 Verkehrsuntersuchung Mikrosimulation
  - An jedem Verkehrsknoten (Kreuzungen und weitere Querungen) entlang der Ost-West-Achse wurde simuliert, wie sich der Verkehr (Motorisierter Individualverkehr MIV, Busverkehr, Radverkehr, Fußverkehr) verhält. Das hat Erkenntnisse zu den Fahr- und Gehzeiten, Verlust- und Wartezeiten sowie zu verkehrlichen Qualitätsstufen (QSV) geliefert.
  - Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Fahrzeiten und die Wartezeiten in der unterirdischen Lösung aufgrund der wegfallenden Stadtbahn an der Oberfläche überwiegend kürzer sind. Das detaillierte Ergebnis wird in den Anlagen der Beschlussvorlage zu finden sein.
  - Ein Teilnehmer setzt sich dafür ein, dass der Betriebsablauf in der Beschlussvorlage dargestellt wird. Das umfasst Fahrplan, Takt und den möglichen Einsatz von Langzügen auf der Zülpicher Straße. Er wünscht sich eine Grafik, die zeigt, an welchen Haltestellen wie viele Minuten gespart werden, und ob oberirdisch nicht auch Einsparungen möglich sind, z. B. durch die Bündelung der Gleise in der Aachener Straße. Die KVB antwortet: Durch den Ausbau der Innenstadt für 90 Meter-Bahnen ergeben sich weitere Möglichkeiten für die Zukunft, die aber nicht Gegenstand des aktuellen Betriebskonzeptes und damit auch nicht Gegenstand der Standardisierten Bewertung sind. Später könnten z. B. bis zur Universität längere Züge zum Einsatz kommen, dies ist jedoch nicht Bestandteil dieses Projekts. Die Fahrplanzeiten und Taktung der Linie 1 für die oberirdische und unterirdische Alternative gehen allerdings aus der Anlage hervor.
- Anlage 4.8 Erreichbarkeits- und Erschließungspläne
  - Die Anlage betrachtet Änderungen der Verkehrsführung, die sich bei beiden Alternativen ergeben. Diese betreffen primär die Altstadt, das Mauritiusviertel und das Griechenmarktviertel. Konkret handelt es sich beispielsweise um die Einrichtung oder Aufhebung von Einbahnstraßen oder die Drehung der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen.
  - Die Anlage stellt dar, dass die Erreichbarkeit der Quartiere sichergestellt ist. Ein Austausch mit den betroffenen Anrainer\*innen ist geplant.
- Anlage 7 Änderungen der Verkehrsführung Neumarkt
  - Diese Änderungen sind notwendige Verkehrsanpassungen, um beide Alternativen in der geplanten Form umsetzen zu können. Sie sind Teil der Beschlussvorlage. Dazu wird die Zustimmung des Rats benötigt.
  - Zum Beispiel ist für den MIV die Fahrt auf der Cäcilienstraße nach Westen nur bis zur Kronengasse möglich, dort wird eine Wendefahrt eingerichtet. Auf der Westseite Neumarkt ist die Ausfahrt aus dem Apostelviertel über die Apostelnstraße und die Zufahrt ins Apostelviertel über die Benesisstraße geplant.



- Ein Teilnehmer bittet darum, die Entscheidung über die Verkehrsführung späteren Generationen von Kommunalpolitiker\*innen zu überlassen, da aktuell nicht klar ist, welche Bedarfe sich künftig entwickeln. Er spricht sich dafür aus, diesen Aspekt aus der Entscheidung und damit auch aus der Beschlussvorlage auszuklammern. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass die Verkehrsführung eine essenzielle Randbedingung ist, um die beiden Alternativen gestalten zu können. Es ist nicht möglich diesen Aspekt offen zu lassen, da die Erschließung der Innenstadt und die Erreichbarkeit gewährleistet sein müssen. Der Teilnehmer regt an, die Planung als Beispiel zu nennen und den Sachverhalt bei der Präsentation im Kreis der Stakeholder\*innen und gegenüber der Öffentlichkeit insgesamt offener zu formulieren.
- Ein Teilnehmer schließt daran an und sagt, dass die Grundlagen der Planung, z. B. zum Befreien des Neumarkts aus seiner Insellage, mit beschlossen werden sollen. Eine detaillierte Verkehrsplanung / Planung der Verkehrsführung unter Berücksichtigung z. B. der Parkhäuser sollte hingegen nicht Teil des Beschlusses werden. Zudem bittet er um eine Aufschlüsselung in der Beschlussvorlage, was die Planung konkret während der einzelnen Bauphasen bedeutet.
- Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass die Beschlussvorlage deutlich machen sollte, was in der Standardisierten Bewertung Einfluss auf das Ergebnis hatte. Er merkt an, dass die Oberflächenwiederherstellung beim Tunnel zwar teurer ist als bei der oberirdischen Alternative, dafür aber Kanäle und Entwässerung gleich mit saniert werden.
- Anlage 4.9. MIV-Differenzbelastung
  - Diese Anlage beschäftigt sich mit Ausweichverkehren – also Verkehren, die sich aufgrund der veränderten Verkehrsführung neue Wege suchen. Dabei werden beide Alternativen im Vergleich betrachtet.
  - Es gibt Straßenabschnitte, die bei der unterirdischen Alternative höher belastet sind als bei der oberirdischen – und umgekehrt. Das wird in den Visualisierungen in den Farben grün und rot kenntlich gemacht. Z. B. auf der Deutzer Brücke gibt es bei der unterirdischen Lösung weniger Verkehre als bei der oberirdischen Lösung.
  - Gearbeitet wird mit relativen Zahlen, um den Unterschied zwischen den Alternativen zu zeigen.
  - Ein Teilnehmender fragt, ob zum besseren Verständnis der gezeigten Streckenwerte eventuell Pfeile für die Fahrtrichtung eingefügt werden können. Die Verwaltung erläutert, dass der Wert jeweils für die Fahrtrichtung gilt, auf deren Seite er dargestellt ist.



– Anlage 4.13 Treibhausgasbilanz

	<b>Oberirdische Alternative</b>	<b>Unterirdische Alternative</b>
Nutzungsdauer	ca. 50 Jahre	ca. 100 Jahre
Grundbilanz Tonnen CO <sub>2</sub> -äq insgesamt	ca. 32.700	ca. 282.500
Grundbilanz Tonnen CO <sub>2</sub> -äq/pro Jahr	ca. 650	ca. 2.830
Zielszenario Tonnen CO <sub>2</sub> -äq insgesamt	ca. 30.600	ca. 197.500
Zielszenario Tonnen CO <sub>2</sub> -äq/pro Jahr	ca. 610	ca. 1.980

- Die Bilanz wurde extern vergeben und vom beauftragten Büro LPI Ingenieurgesellschaft mbH erstellt.
- Dargestellt sind ausschließlich die Zahlen für den Bau, nicht für z. B. Instandsetzung oder Betrieb oder Einsparungen durch den Umstieg von Nutzer\*innen vom Auto auf die Stadtbahn.
- In der Tabelle grün hinterlegt wird die CO<sub>2</sub>-Grundbilanz aufgeführt (konservative Betrachtung). Darunter wird in weiß das Zielszenario skizziert. Dort ist die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch technischen Fortschritt, der heute schon realistisch prognostiziert werden kann, berücksichtigt.
- Eine Teilnehmerin sagt, dass es zur Nachhaltigkeit keine einheitliche Bewertung gibt und dass die Treibhausgasbilanz allein dafür aus ihrer Sicht nicht ausreicht. Sie fragt, inwieweit in den Zahlen berücksichtigt ist, dass es im Fall der unterirdischen Lösung an der Oberfläche mehr Stadtraum gibt und mehr Grün gepflanzt werden kann. Die Verwaltung antwortet, dass die Bäume und Begrünung im Kriterienkatalog im Bereich Nutzen berücksichtigt sind. In der Treibhausgasbilanz sind diese Aspekte jedoch nicht enthalten.
- Ein Teilnehmer fragt, was in der oberirdischen Alternative in den zweiten 50 Jahren geschieht, da lediglich 50 Jahre betrachtet sind, bei der unterirdischen Alternative jedoch 100 Jahre. Die Verwaltung antwortet, dass bei der oberirdischen Alternative von einer Nutzungsdauer von 50 Jahren ausgegangen wird. Danach müssen die Anlagen in der Regel erneuert werden. Bei der unterirdischen Alternative wird von einer Nutzungsdauer von 100 Jahren ausgegangen. Um Vergleichbarkeit zu schaffen, wurden die Zahlen als Tonnen CO<sub>2</sub>-äq pro Jahr ausgewiesen.



- Anlage 5 Kostenzusammenstellung
  - Die aktualisierte Kostenschätzung für den Bereich Innenstadt oberirdisch stellt sich wie folgt dar:

<b>Kostenschätzung: Innenstadt oberirdische Führung (Preisstand 2022)</b>	<b>188,8 Mio. € (netto)</b>
Baukosten (ohne Baunebenkosten)	157,0 Mio. € (netto)
Planungskosten (= Baunebenkosten)	31,8 Mio. € (netto)
Kostenrahmen: oberirdische Führung + Innenstadt Provisorien (Preisstand 2016)	116,5 Mio. € (netto)
Kostendifferenz	72,3 Mio. € (netto)

- Die aktualisierte Kostenschätzung für den Bereich Innenstadt unterirdisch stellt sich wie folgt dar:

<b>Kostenschätzung: Innenstadt unterirdische Führung (Preisstand 2022)</b>	<b>1.056,3 Mio. € (netto)</b>
Baukosten Tunnelbauwerk (ohne Baunebenkosten)	777,0 Mio. € (netto)
Baukosten Oberfläche (ohne Baunebenkosten)	166,0 Mio. € (netto)
Planungskosten (= Baunebenkosten)	113,3 Mio. € (netto)
Kostenrahmen: Tunnel + Innenstadt Provisorien (Preisstand 2016)	700,5 Mio. € (netto)
Kostendifferenz	355,8 Mio. € (netto)

- Die Kostendifferenz ergibt sich aus der Preissteigerung von 2016 bis 2022 (ca. 45 %, also ca. 43 Mio. € bei der oberirdischen und ca. 265 Mio. € bei der unterirdischen Alternative), der Abweichung zwischen Kostenrahmen und Kostenschätzung, die nun eingepreiste Leitungsverlegung, den Kosten für die Herstellung der Bauphasen sowie bei der unterirdischen Lösung zusätzlich durch den Teilabriss Neumarkt.
- Eine Teilnehmerin fragt, ob in der Anlage deutlich aufgeführt wird, welche Kosten bei beiden Alternativen nicht förderfähig sind, beispielsweise das Verlegen oder Entfernen von Gleisen. Die Verwaltung antwortet, dass alle bisher ausgewiesenen Kosten stadtbahnbedingt sind, inklusive Bau und Rückbau von Provisorien. Die Verwaltung geht davon aus, dass alle genannten Kosten förderfähig sind.
- Die Teilnehmerin fragt weiter, ob die Beschlussvorlage und ihre Anlagen angeben, welche Kosten konkret von der Stadt Köln getragen werden müssen, bei beiden Alternativen. Die Verwaltung gibt an, dass die zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von bis zu 90 Prozent gefördert werden, die restlichen mindestens 10 Prozent sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten werden von der Stadt Köln getragen.



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Ein Teilnehmer fragt, ob die bisher angefallenen Planungskosten für die beiden Alternativen in den Kosten bereits enthalten sind und wie hoch diese für die oberirdische und für die unterirdische Alternative sind. Die Verwaltung antwortet, dass die benannten Planungskosten sowohl die bisherigen als auch die zukünftigen Kosten umfassen.
- Die Position Baukosten Oberfläche ist bei der unterirdischen Lösung teurer als bei der oberirdischen Lösung. Das liegt daran, dass darin auch die tiefer in den Baugrund reichende Leitungsverlegung mitkalkuliert ist und dass umfangreichere Provisorien nötig werden.
- Ein Teilnehmer fragt, wie sich die Abschreibungen des Projektes auf die nächsten Generationen auswirken werden. Die Verwaltung antwortet, dass sich, solange es noch kein Bauwerk gibt, nicht belastbar sagen lässt, wie die Abschreibungen aussehen werden.
- Eine Teilnehmerin bittet darum, die Kosten auch jeweils für 50 und 100 Jahre auszuweisen, inklusive Investitionen und Zinsen, um die Vergleichbarkeit der beiden Alternativen zu verbessern. Zudem wünscht sie sich, dass auch die Betriebskosten aufgenommen werden. Die Verwaltung der Stadt Köln antwortet, dass die Kosten in der Beschlussvorlage dargestellt werden.

Ein Teilnehmer bittet darum, die Flughöhe der Planung für die Entscheidung anzupassen. Dafür muss herausgearbeitet werden, welchen Beitrag beide Alternativen zur Verkehrswende leisten. Er fragt sich, ob das auf Grundlage der Planungen aktuell zu beurteilen ist. Die Verwaltung nimmt diesen Hinweis mit. Eine Teilnehmerin nimmt darauf Bezug und sagt, dass die politischen Entscheidungsträger\*innen die Verwaltung beauftragt haben, Zahlen und Fakten zu liefern. Das hat die Verwaltung nun getan. Die Beschlussvorlage enthält eine Aufstellung verschiedener Aspekte, die nicht reduziert werden soll. Es ist in Verantwortung der Entscheidungsträger\*innen, diese Faktenbasis für eine Entscheidung zu nutzen. Ein weiterer Teilnehmer ergänzt, dass die Gewichtung der Kriterien sowohl für die Vorzugsvarianten der Planungsabschnitte innerhalb der Planungsalternativen also auch in der Gegenüberstellung beider Alternativen in Kriterienkatalogen transparent vorgestellt wurde.

Zum Abschluss gibt Hildegard Heide einen Überblick über den weiteren Gremienlauf. Bis Mitte Mai wird die Beschlussvorlage für den erweiterten Planungsbeschluss finalisiert. Ende Mai wird sie im Ratsinformationssystem veröffentlicht. Am 11. Juni 2024 findet die Sitzung des Verkehrsausschusses statt. Im Juni kann eine mögliche Sondersitzung des Verkehrsausschusses stattfinden. Am 27. Juni 2024 ist in der Sitzung des Rats der Stadt Köln die Variantenentscheidung möglich.

Ein Teilnehmer bittet darum, dass den politischen Entscheider\*innen mehr Zeit zugestanden und der Zeitplan entsprechend angepasst wird. Er spricht sich dafür aus, die Sommerferien als Zeit zum Einlesen in die Beschlussvorlage nutzen zu können und setzt sich dafür ein, die Entscheidung in der ersten Ratssitzung nach der Sommerpause einzuplanen. Die Verwaltung der Stadt Köln dankt für die Offenheit und antwortet, dass es sich dabei um einen Standard-Gremienlauf handelt. Das Politische Be-



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

gleitgremium hat in den vergangenen Jahren dafür gesorgt, dass die Entscheidungsträger\*innen fortlaufend informiert wurden und viele Informationen daher nicht neu sind.

Ein Teilnehmer schließt daran an und sagt, dass viele bereits für eine der beiden Alternativen positioniert sind. Ganz neu sind die Informationen nicht. Er befürwortet den ehrgeizigen Zeitplan und ist gespannt darauf, was der Rat konkret beschließen muss. Den Versuch, es vor der Sommerpause zu wagen, wertet er als unternehmenswürdig. Die erste Sitzung nach der Sommerpause dient zudem der Haushaltseinbringung. Die Entscheidung zur Ost-West-Achse weiter zu verschieben, findet er nicht zielführend.

Oberbürgermeisterin Henriette Reker betont, dass die Verwaltung generell davon abhängig ist, wie die Politik mit der Beschlussvorlage umgeht. Sie wird nur eine Beschlussvorlage unterzeichnen, die sie für beschlussfähig hält, und nur dann kommt die Beschlussvorlage in den Rat. Sie bringt zudem in Erinnerung: Eigentlich sollte die Beschlussvorlage schon im vergangenen Herbst in den Rat gehen. Das ging nicht, da die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mehr Zeit in Anspruch genommen hat.

Die Verwaltung der Stadt Köln kündigt an, dass aufgrund einer offenen Finanzierungsfrage noch geprüft wird, ob die städtebauliche Qualifizierung Teil der Beschlussvorlage sein wird. Zudem werde man schauen, inwieweit der Umgang mit dem Verkehrskonzept angepasst werden kann, um die Beschlusspunkte überschaubar zu halten.

Ein Teilnehmer fragt, ob die Genehmigung der 90-Meter-Züge vorliegt. Die KVB antwortet, dass das nicht Bestandteil der Beschlussvorlage ist, sondern hinterher Bestandteil der Genehmigung zur Einrichtung des Betriebes. Diese kann aber erst nach dem Beschluss erfolgen. Der Teilnehmer fragt nach, ob der Rat also erst die Entscheidung für eine Alternative treffen müsse, die dann im Anschluss genehmigt wird. Die Verwaltung der Stadt Köln bestätigt das mit dem Hinweis darauf, dass das rechtliche Rahmenbedingung sei und der übliche Vorgang. Nach den Vorgesprächen mit der Bezirksregierung Düsseldorf gehe man davon aus, dass einer Genehmigung nichts im Wege stünde.

### **TOP4 | Ein Überblick: Neun Sitzungen Politisches Begleitgremium**

Ascan Egerer blickt auf die vergangenen acht Sitzungen im Politischen Begleitgremium und lässt den gemeinsamen Prozess Revue passieren.



- Sitzung am 28. April 2022. Inhalte: Vorstellung der Projektbeteiligten, Austausch zur Arbeitsweise des Politischen Begleitgremiums; Erwartung der Teilnehmenden; Planungsauftrag und -stand; Terminschiene; Projektkommunikation
- Sitzung am 9. Juni 2022. Inhalte: Planungsstand im Bereich West; Kriterienkatalog für die Variantenentscheide im Bereich West; Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West.
- Sitzung am 28. Oktober 2022. Inhalte: Planungsstand im Bereich Innenstadt (oberirdisch); Kriterienkatalog für die Variantenbewertung der einzelnen Planungsabschnitte; Vorzugsvarianten für die Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (Verkehrsanlagenplanung)
- Sitzung am 10. März 2022. Inhalte: Kriterienkatalog für die Betrachtung der beiden grundsätzlichen Planungsalternativen im Bereich Innenstadt.
- Sitzung am 5. Mai 2023. Inhalte: Planungsstand im Bereich Innenstadt (Tunnelplanung); Kriterienkatalog für die Variantenbewertung der einzelnen Planungsabschnitte; Vorzugsvarianten für die Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (Verkehrsanlagenplanung)
- Sitzung am 12. September 2023. Inhalte: Planungsstand im Bereich Ost; Planungsstand und brandschutztechnische Ertüchtigung im Bestandtunnel
- Sitzung am 5. November 2023. Inhalte: Neuester Planungsstand im Bereich Innenstadt; Entwicklungen zur Beschlussvorlage im Bereich Innenstadt; Bauwischenszustände im Planungsabschnitt Innenstadt; Ausblick auf den Bauablauf im Planungsabschnitt Innenstadt unterirdisch
- Sitzung am 19. Januar 2024. Inhalte: Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt; Anforderungen an den Stadtraum der Ost-West-Achse; Stand der Freiraumplanung; Qualifizierungsstrategie für den Stadtraum
- Auf Wunsch der Gremiumsmitglieder wurden fünf begleitende Fachvorträge angeboten:
  - „Allgemeine Einführung in die Nutzen-Kosten-Untersuchung – am Beispiel der Ost-West-Achse“, Christoph von Nell (spiekermann ingenieure gmbh)
  - „Die U5 für Hamburg“, Klaus Uphoff (Hamburger Hochbahn AG)
  - „Potenziale zur städtebaulichen Aufwertung bei einer unterirdischen Stadtbahnführung im Zuge der Ost-West-Achse in Köln“, Prof. Ulrich Coersmeier (design team c gmbh)
  - „Potenziale zur städtebaulichen Aufwertung der oberirdischen Stadtbahnführung im Zuge der Ost-West-Achse in Köln“, Stephan Besier (StadtBahnGestaltung)
  - „Dekarbonisierung und Ressourceneffizienz von Zement und Beton – was sind die entscheidenden Hebel“, Christoph Müller (Verein Deutscher Zementwerke e.V.)



# Stadt Köln

## Die Oberbürgermeisterin

- Ascan Egerer schließt mit dem Hinweis, dass aus Sicht der Verwaltung nun alle Inhalte vorliegen, um eine Entscheidung über die Alternativen zu treffen. Er dankt allen Gremienmitgliedern für ihre engagierte Mitwirkung im Politischen Begleitgremium. Er weist darauf hin, dass alle bisher veröffentlichten Unterlagen auf der neuen Webseite unter [www.ostwestachse.koeln](http://www.ostwestachse.koeln) öffentlich verfügbar sind. Bei Fragen ist die Verwaltung auch jenseits der Sitzungen des Politischen Begleitgremiums erreichbar.
- Alle Teilnehmenden werden von Hildegard Heide eingeladen, ihr Feedback im Rahmen einer vorbereiteten digitalen Umfrage in den nächsten Tagen an die Verwaltung zu übermitteln. So können künftige Politische Begleitgremien noch besser auf die Bedürfnisse der Teilnehmerinnen und Teilnehmer angepasst werden.

### TOP5 | Projektkommunikation und Ausblick

Zum Abschluss gibt Hildegard Heide einen Überblick über die Projektkommunikation und einen Ausblick auf die künftigen Termine.

- Seit 27. März 2024 ist die neue Webseite unter [www.ostwestachse.koeln](http://www.ostwestachse.koeln) online. Dort werden Präsentation und Ergebnisprotokoll veröffentlicht.
- Das nächste Fachgespräch findet am Freitag, 12. April 2024 statt.
- Die nächste Sitzung des Politischen Begleitgremiums ist noch nicht terminiert.
- Voraussichtlich im Juli wird es eine größere Information und Beteiligung der Öffentlichkeit zu der nach der Entscheidung verbleibenden Alternative geben. Hier laufen aktuell die Vorbereitungen. Die Verwaltung wird die Gremienmitglieder zeitnah informieren.
- Ein Teilnehmer bedankt sich bei der Verwaltung für die neun Politischen Begleitgremien. Er betont, dass er bisher noch kein Projekt erlebt hat, das vorab so gut begleitet und auch extern so gut kommuniziert wurde. Er wünscht sich, dass dieser Austausch auch nach der Entscheidung so weitergeht. Es gibt Beifall aus der Runde. Ascan Egerer betont, dass das Politische Begleitgremium auch zukünftig zur Ost-West-Achse tagen wird, voraussichtlich zweimal pro Jahr.

### TOP6 | Abschluss durch Frau Oberbürgermeisterin Henriette Reker

Oberbürgermeisterin Henriette Reker dankt der Stadtverwaltung für die Transparenz und begleitende Information der Gremiumsmitglieder – und den Gremiumsmitgliedern für ihre Mitwirkung und ihre Bereitschaft, sich im Politischen Begleitgremium einzubringen. Damit nimmt Köln eine Vorreiterrolle ein. In jedem Fall ist die Ertüchtigung der Ost-West-Achse ein großer Gewinn für Köln.

---

*gez. Ascan Egerer*  
(Leitung)

*gez. Projektgruppe / Lots\**  
(Schriftführer)