



Stadt Köln



9. Politisches Begleitgremium

zur Ost-West-Achse
am 09.04.2024

1

Eröffnung durch Frau Oberbürgermeisterin Henriette Reker

2

Rückblick auf das 8. Fachgespräch

3

Aufbau der Beschlussvorlage

4

Anlagen der Beschlussvorlage

5

Ein Überblick: Neun Sitzungen Politisches Begleitgremium

6

Projektkommunikation und Ausblick

7

Abschluss durch Frau Oberbürgermeisterin Henriette Reker



Eröffnung durch die Oberbürgermeisterin

Henriette Reker

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-Steverding

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)

Vorstandsvorsitzende
Stefanie Haaks

Bereichsleiter Nahverkehrsmanagement
Gunther Höhn

Bereichsleiter Fahrweg
Christian Burk

Stadtbahnausbau
Klaus Köster



Rückblick auf das 8. Fachgespräch

2



Rückblick auf das 8. Fachgespräch am 24. Januar 2024

Das 8. Fachgespräch mit Stakeholder*innen

- Thema: Freianlagenplanungen und Qualifizierungsvarianten
- Es waren ca. 35 Stakeholder*innen anwesend
- Das Ergebnisprotokoll ist auf der Projektwebsite veröffentlicht

Wünsche und Feedback

- Freianlagenplanungen wurden positiv aufgenommen.
- Positiv wurde die einspurige Verkehrsführung mit überwiegend Liefer- und Anrainerverkehr sowie das durchgängige Tempolimit auf 30 km/h wahrgenommen.
- Weitere restriktive Eingriffe für den MIV-Anteil insbesondere am Heumarkt gewünscht.
- Bei der unterirdischen Alternative am Heumarkt wird eine möglichst breite niveaugleiche Querung westlich des Tunnelportals gewünscht.
- Der Erhalt des Baumkarrees am Neumarkt wird gewünscht.



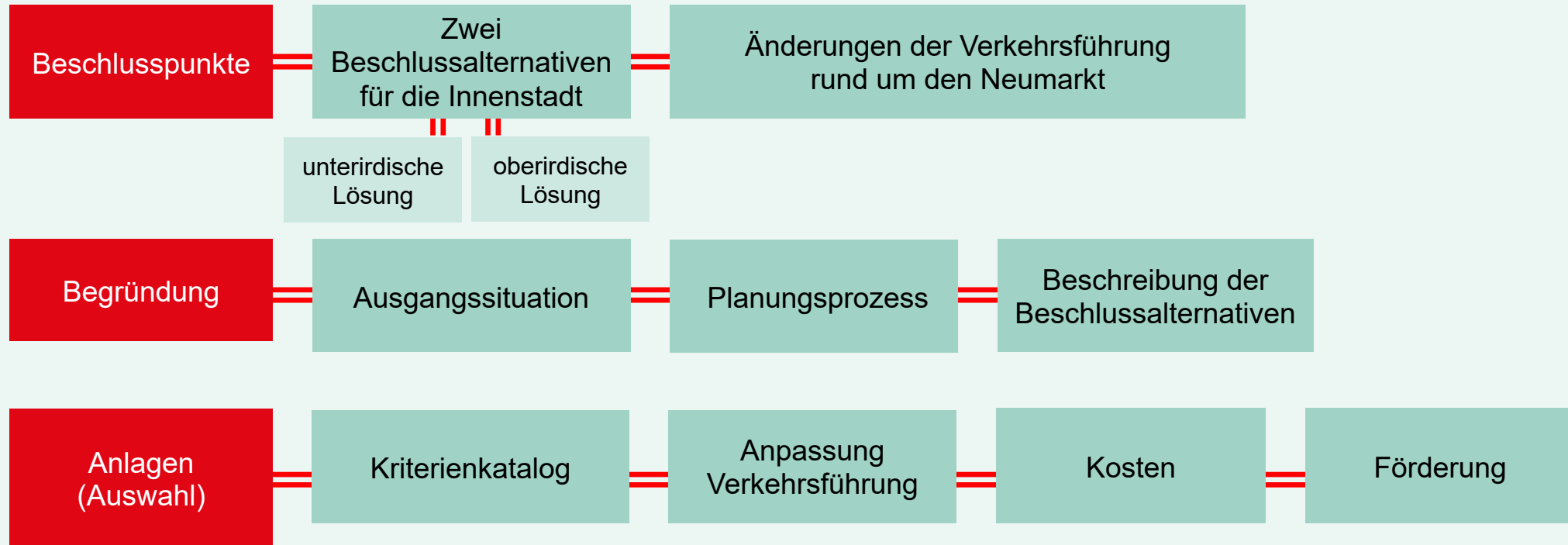


Aufbau der Beschlussvorlage

3



Aufbau der Beschlussvorlage



Aufbau der Beschlussvorlage

Beschluss zum politischen Variantenentscheid für die Kapazitätserweiterung
auf der Ost-West-Achse, Bereich Innenstadt

Anlage 1

Übersichtskarten für
beide Alternativen

Anlage 5

Kostenzusammenstellung

Anlage 2

Berichte für beide
Alternativen

Anlage 6

Personalkosten für beide
Alternativen

Anlage 3

Planpakete für beide
Alternativen

Anlage 7

Anpassung
Verkehrsführung Neumarkt

Anlage 4

Kriterienkatalog
mit Anlagen



Anlagen der Beschlussvorlage

4



Übersicht Anlagen

Anlage 1

- 1.1 Übersichtskarte Alternative 1 – oberirdische Lösung
- 1.2 Übersichtskarte Alternative 2 – Tunnellösung
- 1.3 Höhenübersichtsplan Alternative 2 – Tunnellösung

Anlage 2

- 2.1 Bericht Alternative 1 – oberirdische Lösung
- 2.2 Bericht Alternative 2 – Tunnellösung

Anlage 3

- 3.1.1 Heumarkt Alternative 1 – Verkehrsplanung
- 3.1.2 Heumarkt Alternative 2 – Verkehrsplanung
- 3.1.3 Heumarkt Alternative 2 – Tunnelplanung
- 3.2.1 Cäcilienstraße Alternative 1 – Verkehrsplanung
- 3.2.2 Cäcilienstraße Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.3.1 Neumarkt Alternative 1 – Verkehrsplanung

3.3.2 Neumarkt Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.3.3 Neumarkt Alternative 2 – Tunnelplanung

3.4.1 Hahnenstraße Alternative 1 – Verkehrsplanung

3.4.2 Hahnenstraße Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.5.1 Rudolfplatz Alternative 1 – Verkehrsplanung

3.5.2 Rudolfplatz Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.5.3 Rudolfplatz Alternative 2 – Tunnelplanung

3.6.1 Moltkestraße Alternative 1 – Verkehrsplanung

3.6.2 Moltkestraße Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.6.3 Moltkestraße Alternative 2 – Tunnelplanung

3.7.1 Richard-Wagner-Str. Alternative 1 – Verkehrsplanung

3.7.2 Richard-Wagner-Str. Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.8.1 Aachener Weiher Alternative 1 – Verkehrsplanung

3.8.2 Aachener Weiher Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.9.1 (Linie 9) Jahnstraße Alternative 2 – Verkehrsplanung

3.9.2 (Linie 9) Jahnstraße Alternative 2 – Tunnelplanung

Übersicht Anlagen

Anlage 4

- 4.1 Kriterienkatalog**
- 4.2 Betriebssimulation Stadtbahn**
- 4.3 Mikrosimulation Verkehrsuntersuchung**
- 4.4 Umsteige- und Zugangszeiten Haltestellen
- 4.5 Haltelinien Radverkehr
- 4.6 Radverkehrspläne
- 4.7 Fußverkehrspläne
- 4.8 Erreichbarkeits- und Erschließungspläne**
- 4.9 MIV-Differenzbelastung**
- 4.10 Flächenbilanz
- 4.11 Grünflächenbilanz
- 4.12 Schall- und Erschütterung
- 4.13 Treibhausgasbilanz**
- 4.14 NKU-Ergebnis
- 4.15 Grunderwerbspläne
- 4.16 Bauflächenpläne
- 4.17 Neupflanzung und Entfall Bäume
- 4.18 Bericht RGM

Anlage 5

Kostenzusammenstellung

Anlage 6

Personalkosten für beide Alternativen

Anlage 7

Anpassung Verkehrsführung Neumarkt

**Die hervorgehobenen
Anlagen werden
genauer vorgestellt**

Anlage 4.1 Kriterienkatalog

Anpassungen im Bereich Nutzen

Der Nutzen setzt sich aus drei Zielfeldern zusammen :

- **Verkehr**
- **Stadtraum**
- **Umwelt**

bisher 11 Ober- mit 32 Unterkriterien – jetzt: 11 Ober- mit 33 Unterkriterien

Verkehr

- **Stadtbahn- und Busverkehr**
- Haltestellen
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Motorisierter Individualverkehr

Stadtraum

- **Stadtleben und Aufenthaltsqualität**
- Räumliche Vernetzung
- Stadtbild und Städtebau

Umwelt

- Oberflächengestaltung
- Begrünung
- Umweltbelastungen

Sprachliche Anpassungen und Umsortierung der Unterkriterien

Anlage 4.1 Kriterienkatalog

Anpassungen im Bereich Aufwand

Der Aufwand setzt sich aus zwei Bereichen zusammen:

- **Kosten**
- **Umsetzung**

bisher 10 Ober- mit 14 Unterkategorien – jetzt: 14 Ober- mit 7 Unterkategorien

Kosten

- Investitionskosten
- Instandhaltungs- und Erneuerungskosten
- Betriebskosten
- Finanzierung
 - **Zuwendungsfähigkeit**
- **Abschreibung**

Umsetzung

- **Zuwendungsfähigkeit**
- Genehmigungsverfahren
- Bauzeit
- Baugrund
 - **Ver- und Entsorgungsleitungen**
- Hydrologie
- Archäologie
- Bauausführung
- **Bauleistungslogistik**
- **Einschränkung für Anrainer, Einzelhandel und Betriebe**
- **Baulärm und -erschütterungen**
- **Verkehrliche Einschränkungen**

Anlage 4.2 Betriebssimulation Stadtbahn

Detaillierte Betrachtung der Stadtbahnfahrten beider Alternativen inkl. Randbedingungen:

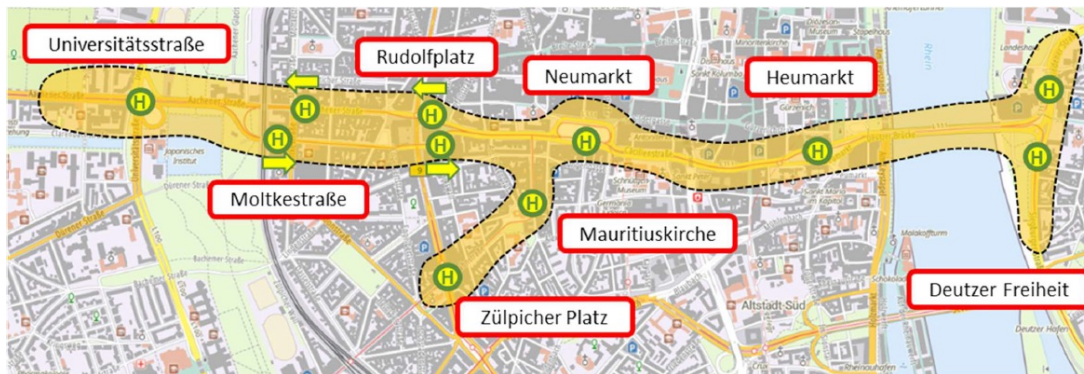
- Haltestellenaufenthaltszeit
- Verspätungsverteilungen
- Verlustzeiten

Oberirdische Alternative

- Maximale Geschwindigkeit von 50 km/h
- aktuelle Fahrplanzeiten sind Sollfahrzeiten
- Verkehrsabhängige Signal-Steuerungen (Umlaufzeit 90 s) und Vorrang für die Stadtbahn

Unterirdische Alternative

- Maximale Geschwindigkeiten von 55-70 km/h
- Sollfahrzeiten gegenüber Bestand 3-4 Min. reduziert
- Haltestelle Mauritiuskirche entfällt ersatzlos



Betriebssimulation KVB:

Beide Alternativen mit geplanten Fahrzeiten möglich

Anlage 4.3 Verkehrsuntersuchung Mikrosimulation

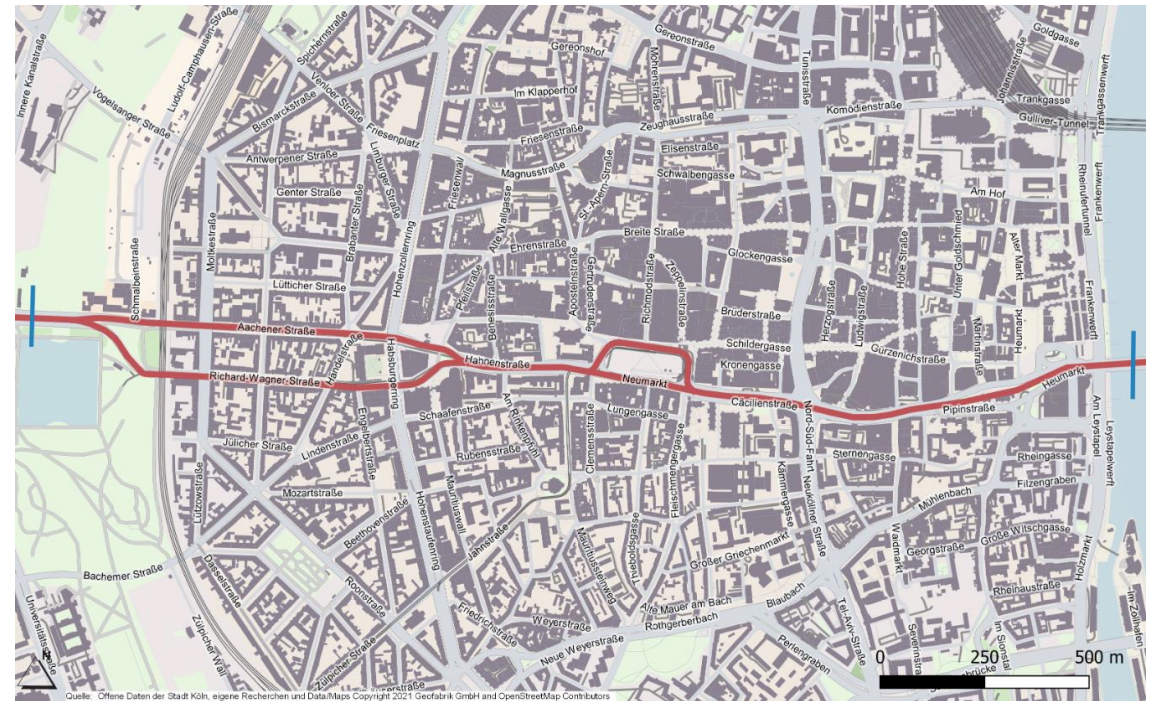
Detailliertere verkehrliche Bewertung der beiden Alternativen im Zusammenspiel mit der Stadtbahnführung

In Mikrosimulation betrachtet:

- MIV
- Busverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr

Untersucht bzw. berechnet wurden:

- Fahr- und Gehzeiten
- Verlust- und Wartezeiten
- verkehrliche Qualitätsstufen



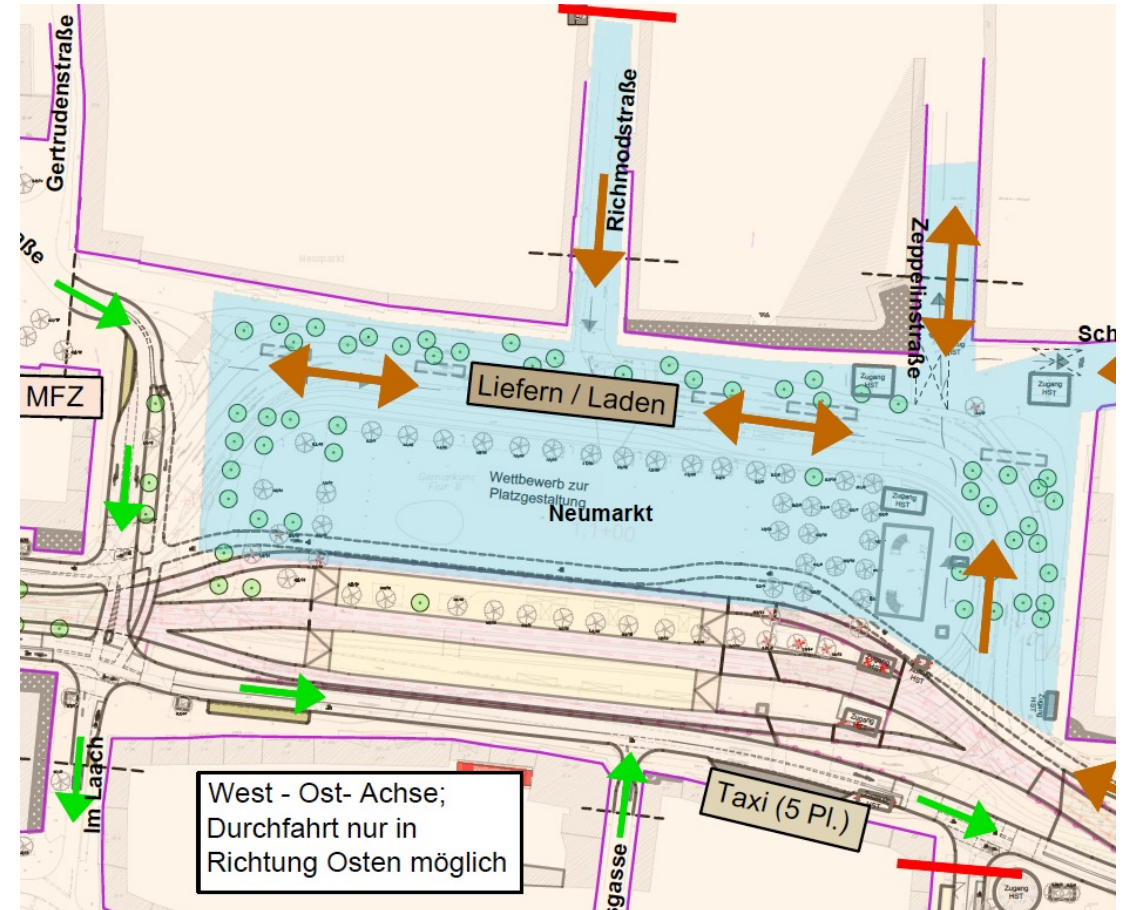
Anlage 4.8 Erreichbarkeits- und Erschließungspläne

Änderungen der Verkehrsführung bei beiden Alternativen betreffen primär:

- Altstadt
- Griechenmarktviertel
- Mauritiusviertel

Beispielsweise die Einrichtung oder Aufhebung von Einbahnstraßen oder die Drehung der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen

Erreichbarkeit ist sichergestellt



Anlage 7 Änderungen der Verkehrsführung Neumarkt

Fahrtrichtung Westen

- MIV auf der Cäcilienstraße bis zur Kronengasse, dort Wendefahrt erforderlich

Westseite Neumarkt

- Ausfahrt aus Apostelviertel über Apostelstraße
- Zufahrt in Apostelviertel künftig Benesisstraße



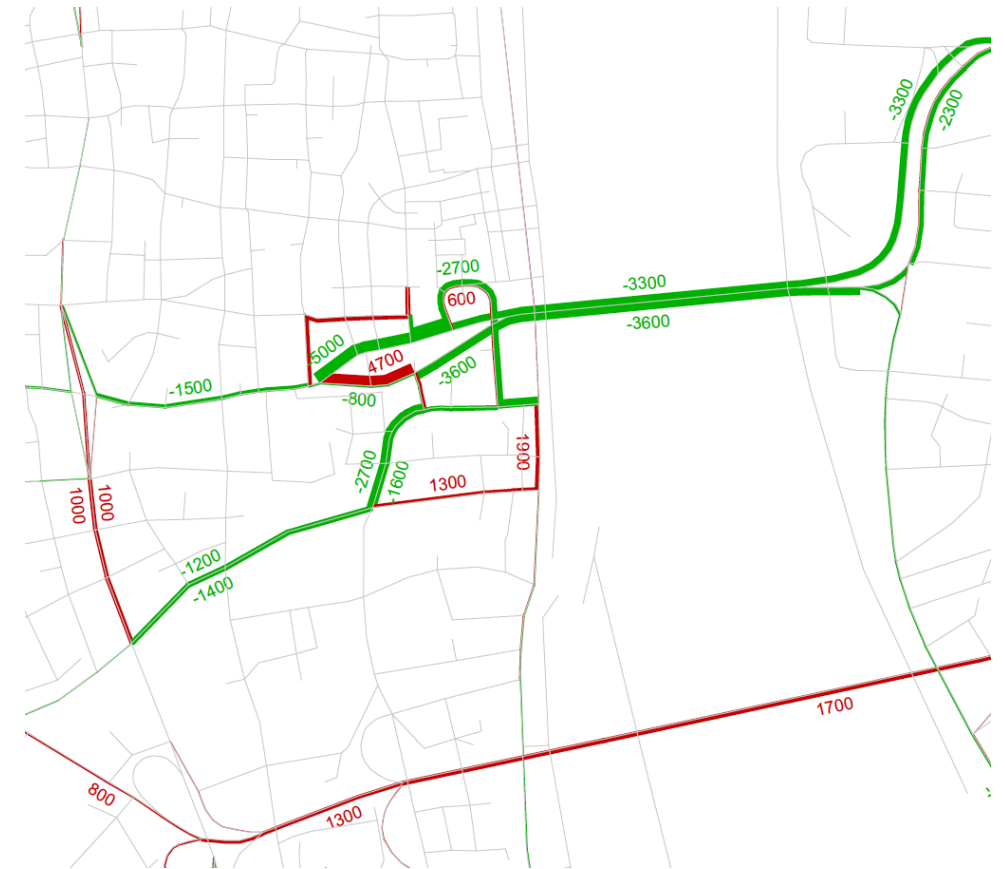
Anlage 4.9 MIV-Differenzbelastung

Vergleich von Verkehrsveränderungen im Netz (Kfz/24 Stunden)

Differenz der beiden Alternativen (Alternative 2 abzüglich Alternative 1)

Grün:
Streckenabschnitt ist bei unterirdischer Alternative geringer belastet als bei oberirdischer Alternative

Rot:
Streckenabschnitt ist bei unterirdischer Alternative höher belastet als bei oberirdischer Alternative

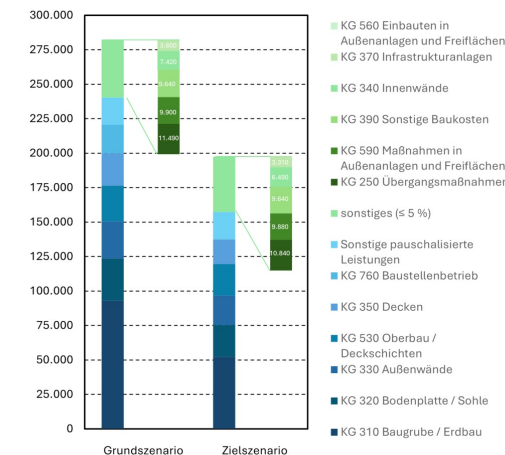
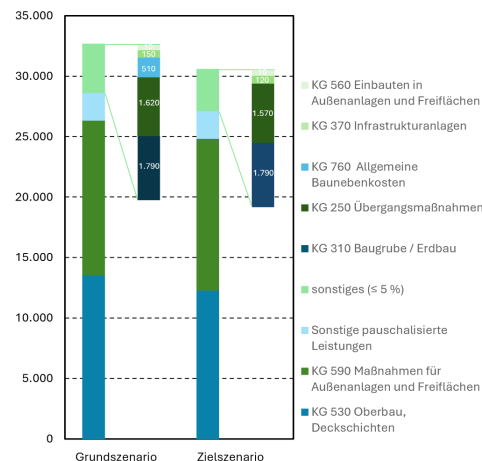


Anlage 4.13 Treibhausgasbilanz

	Oberirdische Alternative	Unterirdische Alternative
Nutzungsdauer	ca. 50 Jahre	ca. 100 Jahre
Grundbilanzierung Tonnen CO ₂ -äq insgesamt	ca. 32.700	ca. 282.500
Grundbilanzierung Tonnen CO ₂ -äq/pro Jahr	ca. 650	ca. 2.830
Zielszenario* Tonnen CO ₂ -äq insgesamt	ca. 30.600	ca. 197.500
Zielszenario* Tonnen CO ₂ -äq/pro Jahr	ca. 610	ca. 1.980

Erstellt durch die LPI Ingenieurgesellschaft mbH

*Reduktion i.B auf Materialebene und bei THG-intensiven Gewerken um etwa 30 % mit den aktuell technischen Möglichkeiten



Anlage 5 Kostenzusammenstellung

Endgültige Kostenschätzung Bereich Innenstadt oberirdisch

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

Gründe für die Kostendifferenz

- Preissteigerung von 2016 bis 2022 (ca. 45 %, ca. 43 Mio. €)
- Abweichung zwischen Kostenrahmen und Kostenschätzung
- Leitungen (Neuverlegungen und Sicherungen)
- Kosten Herstellung Bauphasen
- Kosten Verkehrsführung Bau

* alle Werte netto

** Kosten zzgl. 4,3 Mio. € für Öffentlichkeitsarbeit

Anlage 5 Kostenzusammenstellung

Endgültige Kostenschätzung Bereich Innenstadt unterirdisch

Kostenschätzung: Innenstadt Tunnel (Preisstand 2022)	1.056,3 Mio. €*,**
Baukosten Tunnelbauwerke (ohne Baunebenkosten)	777,0 Mio. €*
Baukosten Oberfläche (ohne Baunebenkosten)	166,0 Mio. €*
Planungskosten (= Baunebenkosten)	113,3 Mio. €*
Kostenrahmen: Tunnel* + Innenstadt Provisorien* (Preisstand 2016)	700,5 Mio. €*
Kostendifferenz	355,8 Mio. €*

Gründe für die Kostendifferenz

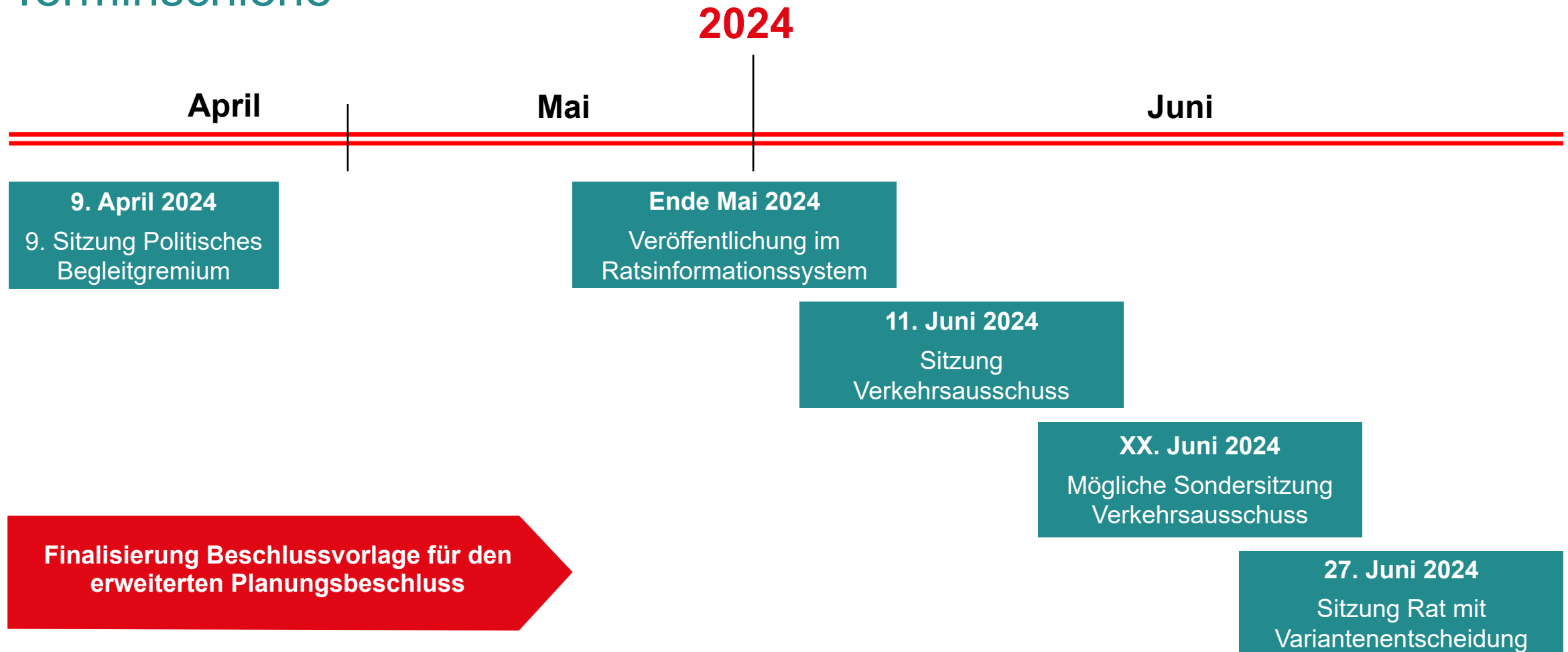
- Preissteigerung von 2016 bis 2022 (ca. 45 %, ca. 265 Mio. €)
- Abweichung zwischen Kostenrahmen und Kostenschätzung
- Leitungen (Neuverlegungen und Sicherungen)
- Kosten Herstellung Bauphasen
- Kosten Verkehrsführung Bau
- Teilabriss Neumarkt

* alle Werte netto

** Kosten zzgl. 4,3 Mio. € für Öffentlichkeitsarbeit

Ausblick auf den Gremienlauf

Terminschiene





Stadt Köln



Welche Verständnisfragen haben Sie?

Offene Runde

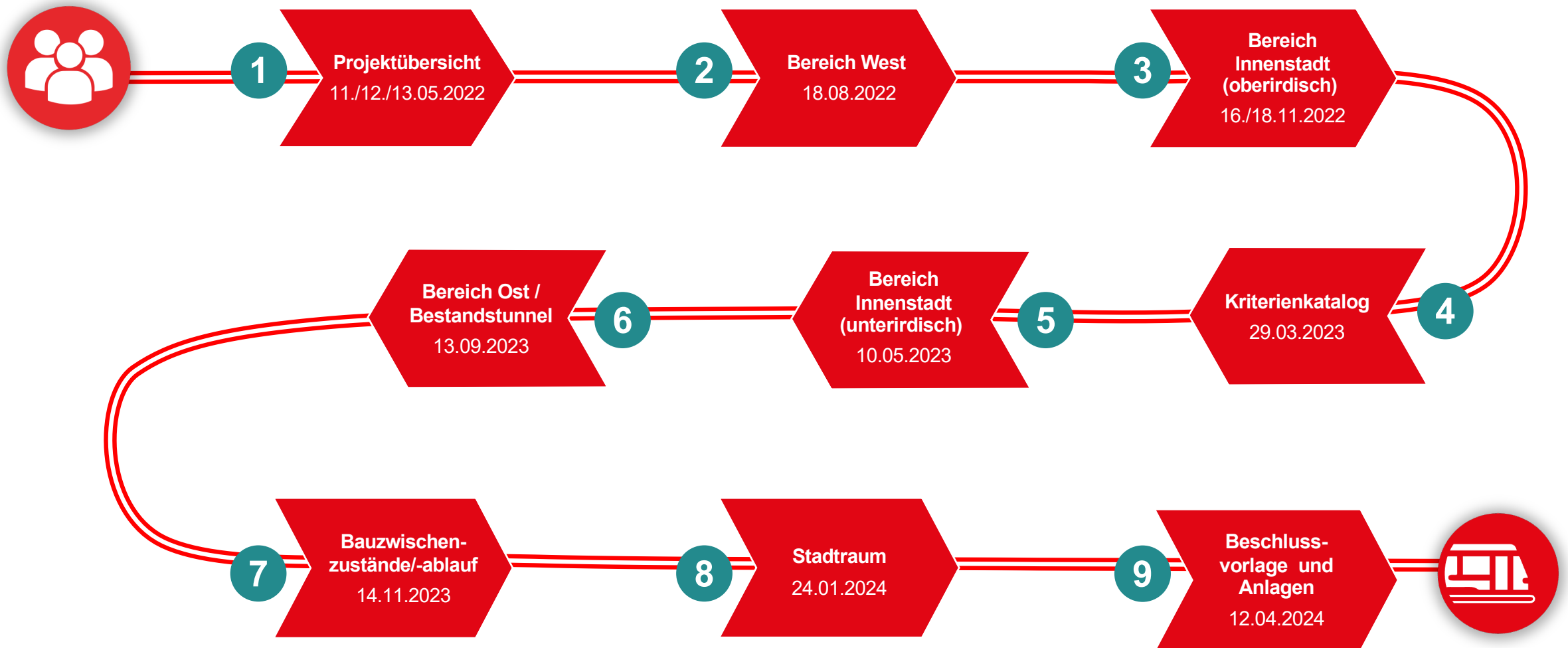


Ein Überblick: neun Sitzungen Politisches Begleitgremium

5



Die Sitzungen in der Übersicht

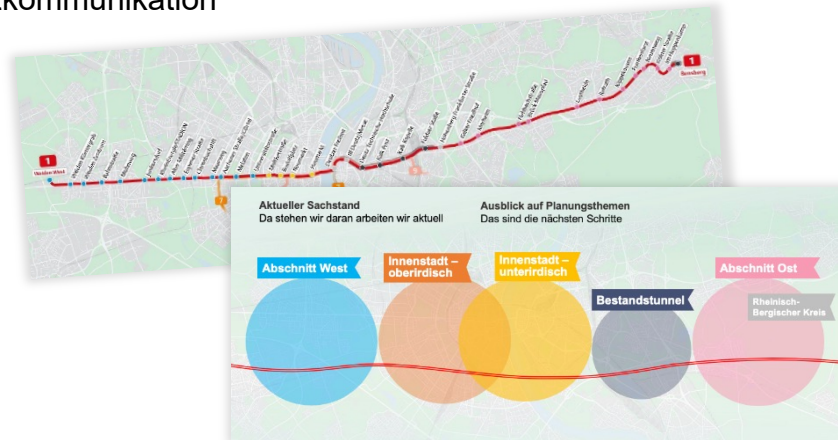


Die Sitzungen

1. Fachgespräche | 11./12./13.05.2022

Inhalte

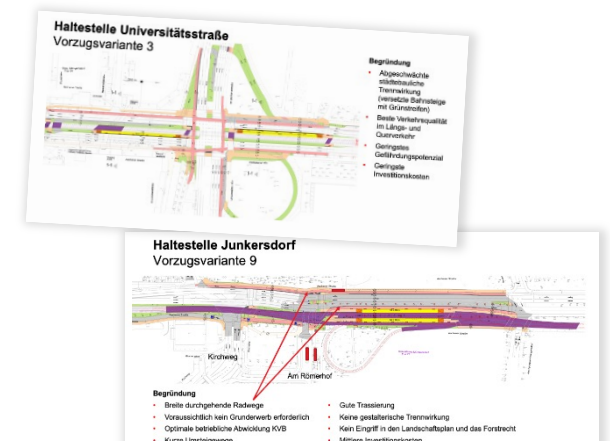
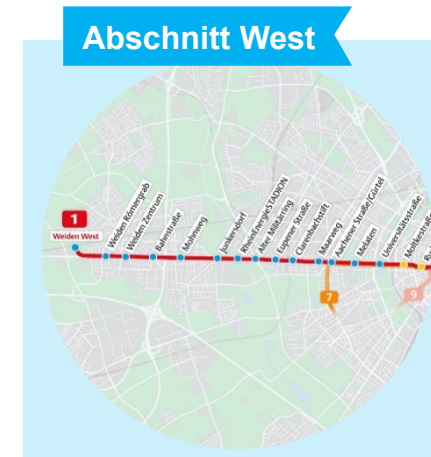
- Vorstellung der Projektbeteiligten
- Austausch zur Arbeitsweise des Politischen Begleitgremium
- Erwartung der Teilnehmenden
- Planungsauftrag und -stand
- Terminalschiene
- Projektkommunikation



2. Fachgespräch | 18.08.2022

Inhalte

- Planungsstand im **Bereich West**
- Kriterienkatalog für die Variantenentscheide im Bereich West
- Vorzugsvarianten für die Haltestellen im Bereich West



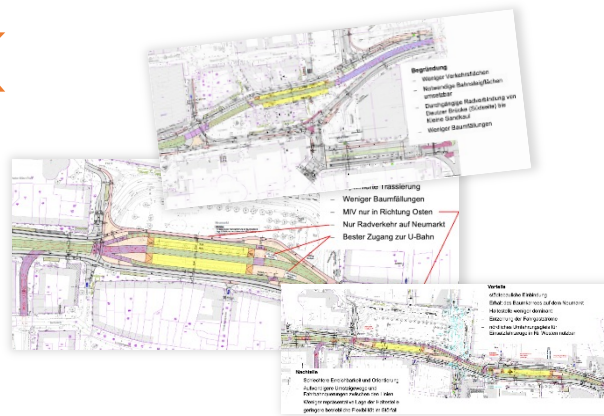
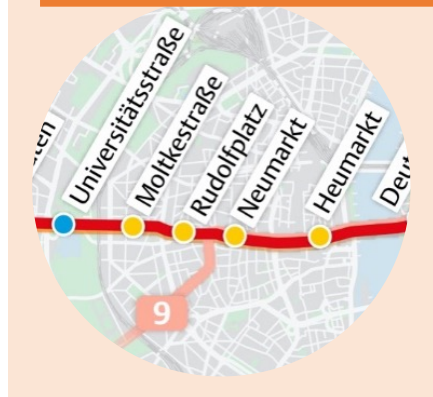
Die Sitzungen

3. Fachgespräche | 16./18.11.2022

Inhalte

- Planungsstand im **Bereich Innenstadt (oberirdisch)**
- Kriterienkatalog für die Variantenbewertung der einzelnen Planungsabschnitte
- Vorzugsvarianten für die Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (Verkehrsanlagenplanung)

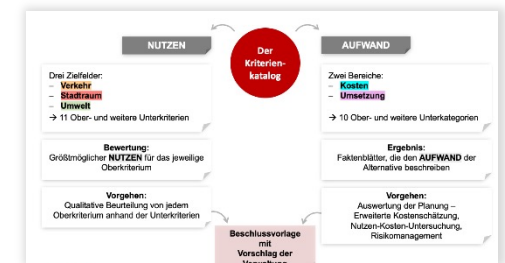
Innenstadt – oberirdisch



4. Fachgespräch | 29.03.2023

Inhalte

- **Kriterienkatalog** für die Betrachtung der beiden grundsätzlichen Planungsalternativen im Bereich Innenstadt



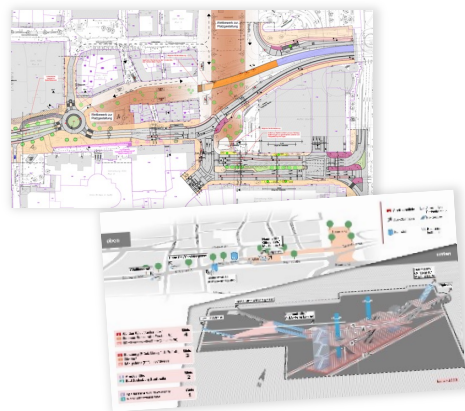
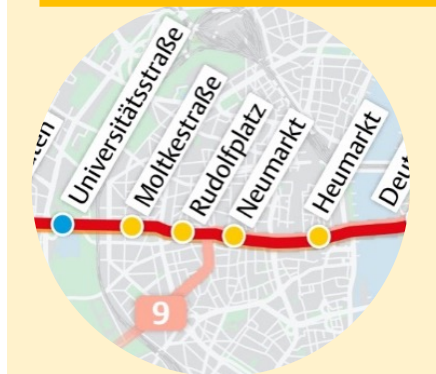
Die Sitzungen

5. Fachgespräch | 10.05.2023

Inhalte

- Planungsstand im **Bereich Innenstadt (Tunnelplanung)**
- Kriterienkatalog für die Variantenbewertung der einzelnen Planungsabschnitte
- Vorzugsvarianten für die Planungsabschnitte im Bereich Innenstadt (Verkehrsanlagenplanung)

Innenstadt – unterirdisch

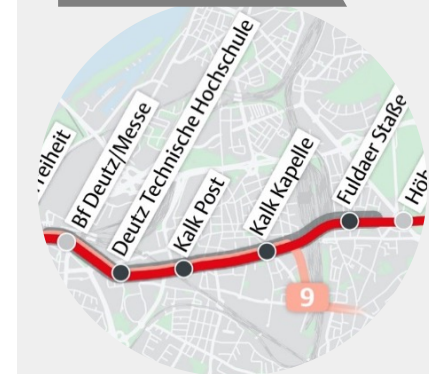


6. Fachgespräch | 13.09.2023

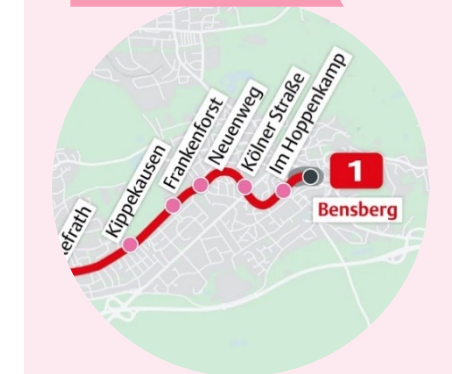
Inhalte

- Planungsstand im **Bereich Ost**
- Planungsstand und brandschutztechnische Ertüchtigung im **Bestandstunnel**

Bestandstunnel



Abschnitt Ost

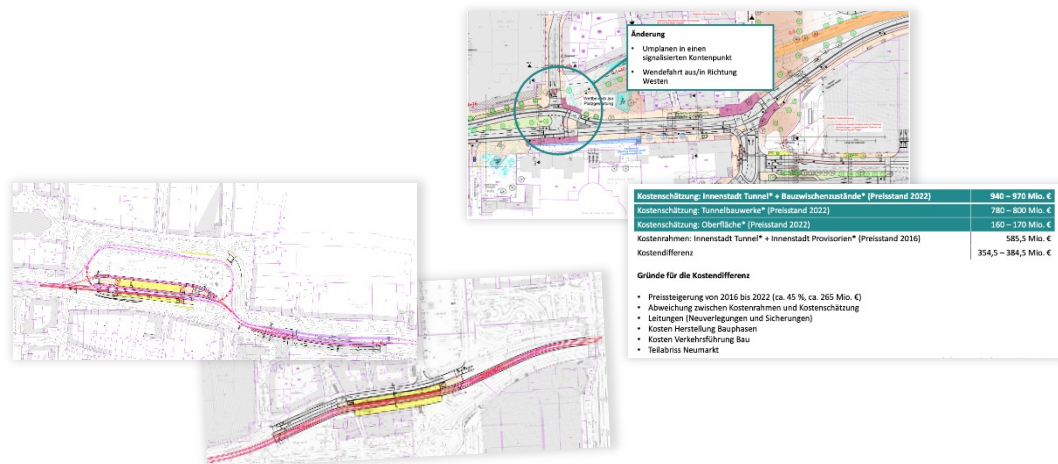


Die Sitzungen

7. Fachgespräch | 14.11.2023

Inhalte

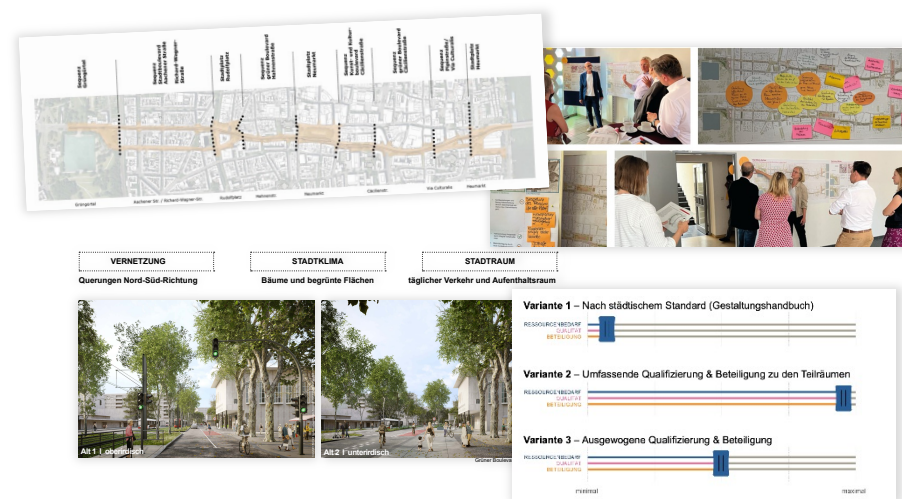
- Neuester Planungsstand im Bereich Innenstadt
- Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt
- **Bauwischenzustände** im Planungsabschnitt Innenstadt
- Ausblick auf den **Baublauf** im Planungsabschnitt Innenstadt unterirdisch



8. Fachgespräch | 24.01.2024

Inhalte

- Entwicklungen zur Beschlussvorlage erweiterter Planungsbeschluss im Bereich Innenstadt
- Anforderungen an den **Stadtraum** der Ost-West-Achse
- Stand der Freiraumplanung
- Qualifizierungsstrategie für den Stadtraum



Fachvorträge

- „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.)

The collage consists of five presentation slides:

- Slide 1 (top right):** Dark blue header with white text: "Allgemeine Einführung in die Nutzen-Kosten-Untersuchung" and "Beispiel: Ost-West-Achse Köln". Below is the logo for "spiekermann Dorsch Gruppe".
- Slide 2 (top left):** Title "U5 WIRD ZEIT. WIRD GEMACHT. WIRD GUT." in orange and black. Subtitle "Die U5 – Hamburgs neue U-Bahn" and "Vortrag Stadt Köln am 20.11.2023".
- Slide 3 (middle right):** Title "Städtebauliches Potenzial der Ost-West U-Bahn" in green and black. Subtitle "Eine unwiederbringliche Chance... Viel mehr als 'nur' Verkehrsvorteile Ein Beitrag zur Verkehrsruhe und Lebensqualität in Köln".
- Slide 4 (middle left):** Title "Potenziale zur städtebaulichen Aufwertung der oberirdischen Stadtbahnführung im Zuge der Ost-West-Achse in Köln" in black. Subtitle "Vom Verkehrsraum zum Lebensraum...".
- Slide 5 (bottom right):** Title "Dekarbonisierung und Ressourceneffizienz von Zement und Beton Was sind die entscheidenden Hebel?" in black. Subtitle "Christoph Müller Fachvorträge Kapazitätsweiterung Ost-West-Achse Köln online, 08.12.2023".

Digitale Umfrage

Ihre Rückmeldungen sind uns wichtig!

- Kurze Umfrage (ca. 5 Minuten) an alle Teilnehmenden per E-Mail
- Rückmeldungen zu den Sitzungen des Politischen Begleitgremiums
- Erwartungen an die künftigen Sitzungen

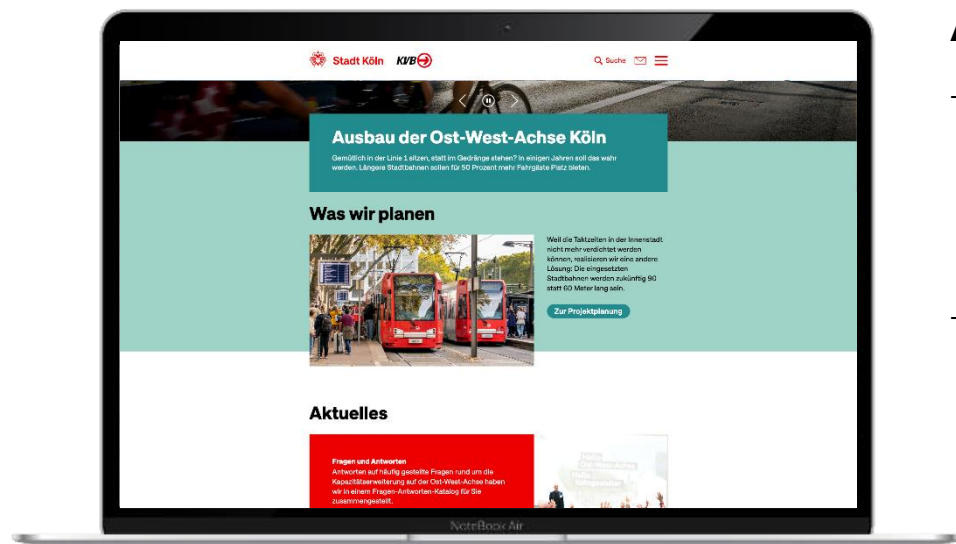


Projektkommunikation und Ausblick

6



Projektkommunikation



Kommunikationsmittel

Aktuell

- Projekt-Webseite www.ostwestachse.koeln (seit 27. März 2024 über eigene Website)
- Social-Media-Kanäle (Stadt Köln, KVB)

Dialogformate

Ausblick

- Fachgespräch mit Stakeholder*innen am 12. April 2024
- Bürgerinformation und Öffentlichkeitsbeteiligung zur vom Rat verabschiedeten Alternative in der Innenstadt via www.meinungfuer.koeln (Voraussichtlich ab Juli 2024)

Nachbereitung

So informieren wir die Öffentlichkeit

- Pressemitteilung am Mittwoch, 10. April 2024
- 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



Abschluss durch die Oberbürgermeisterin

Henriette Reker





Kontakt

Amt für Straßen und Radwegebau
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Gesamtprojektleitung

Amt 66 | Hildegard Heide
Raum 13B041

Telefon: 0221 221 - 32 139

E-Mail: strassen-radwegebau@stadt-koeln.de

www.ostwestachse.koeln

Vielen Dank

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

