



**Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
des Projektes**

**„Städtebauliche Aufwertung der Ost-West Achse
und Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1
in der Kölner Innenstadt“**

Dokumentation des Prozesses und der Ergebnisse

Köln, November 2017 bis Juni 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
2. Abstract	6
2.1 Auftrag	6
2.2 Ausgangslage	6
2.3 Prozess	6
2.4 Ergebnisse	8
2.5 Stellenwert der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung	9
2.6 Ausblick	9
3. Der Bürgerbeteiligungsprozess	10
3.1 Auftrag	10
3.2 Ausgangslage	10
3.2.1 Masterplan	10
3.2.2 Köln mobil 2025	10
3.2.3 Kapazitätsengpässe im ÖPNV	11
3.2.4 Verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie	11
3.2.5 Fünf Planungsvarianten	12
3.3 Konzeption des Bürgerbeteiligungsverfahrens	13
3.3.1 Ziele	13
3.3.2 Grundlagen	13
3.3.2.1 SWOT-Analyse	13
3.3.2.2 Stakeholder-Analyse	14
3.3.3 Prozess	15
3.3.4 Termine im Überblick	16
3.3.5 Auftakt Dialog-Forum	16
3.3.6 Zusammensetzung der Teilnehmenden in den Konsultationsformaten	17
3.3.7 Ablauf der Konsultationsformate	17
3.3.8 Vorbereitung der Auswertungskonferenz	17
3.3.9 Auswertungskonferenz	17
3.3.10 Umgang mit (Teil-)Ergebnissen des Prozesses	18
3.3.11 Umgang mit Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessengruppen	18
3.3.12 Umgang mit ergänzenden Varianten der Stadtratsfraktionen	18
3.3.13 Stellenwert der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung	18
3.4 Kommunikation	19
3.4.1 Konzeption der Kommunikation	19
3.4.2 Die Maßnahmenumsetzung	20
3.4.3 Pressespiegel und FAQs	21
3.5 Durchführung und Zwischenergebnisse des Prozesses	21
3.5.1. Stakeholder-Veranstaltung	21
3.5.2 Auftakt Dialog-Forum	22
3.5.3 Die Konsultationsveranstaltungen	22
3.5.3.1 Perspektive Individualverkehr (IV1)	22
3.5.3.2 Perspektive Anwohner und Anrainer (AA1)	23
3.5.3.3 Perspektive ÖPNV-Nutzer (ÖPNV 1)	23
3.5.3.4 Perspektive Individualverkehr (IV2)	23
3.5.3.5 Perspektive Anwohner und Anrainer (AA2)	24
3.5.3.6 Perspektive ÖPNV-Nutzer (ÖPNV 2)	25
3.5.4 Vorbereitung der Auswertungskonferenz	25
3.5.5 Info-Stadtbahn und weitere Eingaben	25
3.5.6 Abstimmung mit Behindertenverbänden	26

3.5.7 Auswertungskonferenz	26
4. Ergebnis des Prozesses in der Zusammenfassung	27
4.1 Ergebnisse der Konsultationsgruppen	27
4.1.1 Individualverkehr	27
4.1.2 Anwohner und Anrainer	28
4.1.3 ÖPNV-Nutzer	28
4.2 Zusammenfassung der Variantenempfehlungen der Konsultationsgruppen	29
4.3 Resonanz der Teilnehmenden der Auswertungskonferenz	30
4.4 Leitgedanken für die Qualität der Planung	30
4.5 Ausblick	30
5. Making of	31
5.1 Stakeholder-Veranstaltung	31
5.2 Auftakt Dialog-Forum	31
5.3 Konsultationsformate	31
5.3.1 Expeditionen (AA1, IV1, ÖP1)	31
5.3.2 Workshops (AA2, IV2, ÖP2)	31
5.3.3 Vorbereitungs-Workshop zur Auswertungskonferenz	31
5.3.4 Auswertungskonferenz	31
Impressum	32

1. Einleitung

Die vorliegende Dokumentation fasst den Prozess und die Ergebnisse der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit des Projektes „Städtebauliche Aufwertung der Ost-West Achse und Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1 in der Kölner Innenstadt“ zusammen.

Neben der Formulierung des politischen Auftrages als Auslöser des Bürgerbeteiligungsprozesses wird zunächst die Ausgangslage erläutert. Das Projekt „Ausbau der Ost-West-Achse“ ist für die Stadt Köln als zentraler Teilbereich des umfassenden Regiebooks für die Kölner Stadtentwicklung, den Städtebaulichen Masterplan von Albert Speer, von besonderer Bedeutung.

Im weiteren Verlauf wird die Konzeption und der Prozess des Bürgerbeteiligungsverfahrens und der begleitenden Kommunikation von der Zielformulierung bis zu den Ergebnissen sorgfältig und detailliert beschrieben. Das Verfahren setzt in seinem Umfang Maßstäbe für künftige Bürgerbeteiligungsformate im Rahmen von Großprojekten, die die Entwicklung Kölns nachhaltig prägen.

Im Zeitraum von November 2017 bis Juni 2018 fanden drei Großveranstaltungen und sieben konsultative Beteiligungsexpeditionen bzw. -workshops mit insgesamt rund 1.000 beteiligten Akteuren seitens der Stadt, der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), externen Dienstleistern sowie Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Köln statt. Sämtliche (Zwischen-)Ergebnisse wurden digital (z.B. Präsentationen) und analog (z.B. Workshop-Poster) erarbeitet und sind im Anhang lückenlos dokumentiert. So lassen sich die hier in verdichteter Form zusammengefassten Ergebnisse vollständig nachvollziehen.

Dieses Vorgehen dokumentiert zwei jener Werte, die für diese Bürgerbeteiligung immer im Mittelpunkt standen: Wertschätzung im Umgang miteinander und Transparenz, sowohl in Bezug auf die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens als auch in Bezug auf den politischen Entscheidungsfindungsprozess.

Am Ende des Bürgerbeteiligungsprozesses ließ sich kein eindeutiges Ergebnis formulieren. Vielmehr wurden in den differenzierten Ergebnissen die Ambivalenzen in Form von unterschiedlichen Perspektiven, Interessen und Anforderungen deutlich. Die Prozessbeteiligten waren sich einig, dass gerade durch die ambivalenten Ergebnisse die existierenden Stimmungsbilder der Kölner Stadtgesellschaft in Bezug auf die Zukunft der Ost-West-Achse abgebildet werden und sie daher eine gute Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat darstellen.

2. Abstract

2.1 Auftrag

Die Ost-West-Achse ist einer der sieben definierten Interventionsräume des Städtebaulichen Masterplans für die Kölner Innenstadt und erstreckt sich mit der Linie 1 von Bensberg bis Weiden West. Die Umgestaltung des Kernstücks der Ost-West-Achse ist derzeit eines der bedeutendsten städtebaulichen Projekte dieser Stadt. Es umfasst die wichtige und hoch frequentierte Verkehrsachse zwischen Deutzer Brücke und Universitätsstraße. Die Strecke führt über die zentralen Plätze Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz.

Im Mai 2009 beschloss der Rat, den Masterplan als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt anzunehmen. Die Verwaltung wurde vom Verkehrsausschuss im Mai 2011 beauftragt, eine verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie zu erstellen.

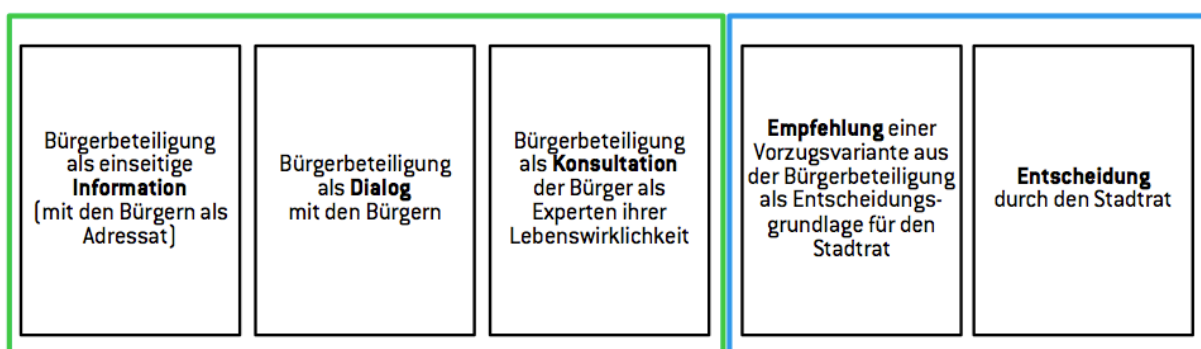
Vor dem Hintergrund der präsentierten Ergebnisse der Machbarkeitsstudien zur Umgestaltung der Ost-West-Achse mündete die politische Diskussion am 10. Oktober 2017 in dem Beschluss des Verkehrsausschusses, ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen. Er beauftragte die Verwaltung, auf Basis einer Bürgerbeteiligung zu den fünf untersuchten Varianten eine Variantenempfehlung zu formulieren.

2.2 Ausgangslage

Auf Basis des vorliegenden Masterplans sowie unter Berücksichtigung des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ wurde für das Kernstück Ost-West-Achse sowohl eine verkehrliche als auch eine städtebauliche Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Geprüft wurden fünf Planungsvarianten: eine oberirdische und vier Tunnelvarianten. Diese fünf Planungsvarianten waren die Basis für das Bürgerbeteiligungsverfahren.

2.3 Prozess

Dieser Bürgerbeteiligungsprozess hat den Charakter einer Konsultation der Bürgerinnen und Bürger als Expertinnen und Experten ihrer Lebenswirklichkeit vor Ort und geht damit über eine Information (z.B. Flyer, Presseartikel) und den Dialog (z.B. Podiumsdiskussion, Gespräche in der Stadtbahn) deutlich hinaus.



Ziel der Bürgerbeteiligung ist es, allen Interessierten und von der Umgestaltung betroffenen Bürgerinnen und Bürgern mit ihrem Expertenwissen innerhalb des Planungsprozesses Gehör zu verschaffen, d. h.

- den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Anrainerinnen und Anrainern,
- den Nutzerinnen und Nutzern des Individualverkehrs (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer) sowie
- den Nutzerinnen und Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Sie alle sollten die Möglichkeit erhalten, ihre Anforderungen, Wünsche und Ziele zu äußern, um eine ihre Bedarfe berücksichtigende Planung zu gewährleisten. Alle wichtigen Erkenntnisse sollten gesammelt werden, um darauf aufbauend eine Variantenempfehlung zu erarbeiten.

Auf Basis aller drei Qualitäten von Bürgerbeteiligung (Information, Dialog, Konsultation) sollte ein Ergebnis des Bürgerbeteiligungsprozesses formuliert werden, welches als Empfehlung der Bürgerinnen und Bürger in eine Beschlussvorlage für den Stadtrat einfließt. Teil der Empfehlung ist darüber hinaus auch die fachliche Expertise von Verwaltung und KVB sowie die Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Analysen.

Am 28. November 2017 trafen sich von der Stadt Köln sowie der KVB eingeladene Stakeholder im Wallraf-Richartz-Museum. Ihnen wurden zunächst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung vorgestellt. In einem zweiten Schritt gab es Gelegenheit, sich an Thementischen im Dialog mit den Expertinnen und Experten detailliert über die Vorschläge zu informieren, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben. Diese wurden schriftlich an Pinnwänden gesammelt.

Mit der ersten öffentlichen Veranstaltung, dem Auftakt Dialog-Forum begann der Bürgerbeteiligungsprozess am 17. März 2018. Die Teilnehmenden wurden durch Fachvorträge informiert und erhielten an Thementischen die Möglichkeit zum Dialog sowie zur Anmeldung zu den Konsultationsformaten. Darüber hinaus konnten Fragen gestellt und Eingaben notiert werden, die an Pinnwänden gesammelt wurden.

Der Aufruf zur Teilnahme an den Konsultationsformaten war gekoppelt an den Start der Kommunikation des Bürgerbeteiligungsprozesses: Im Februar 2018 wurden die Bürgerinnen und Bürger u.a. mit Flyern, Plakaten, Pressemitteilungen zur Teilnahme am Auftakt Dialog-Forum eingeladen und zur Anmeldung zu den Konsultationsformaten aufgerufen.

Um die Lebenswirklichkeiten vor Ort abzubilden, wurden drei Konsultationsperspektiven entsprechend der Nutzerinnen und Nutzer differenziert (s.o.). Aus diesen drei Perspektiven sollten sowohl Anforderungen als auch Gestaltungsziele entwickelt werden, um am Ende zu einer differenzierten Variantenempfehlung zu gelangen.

Zu jeder Perspektive gab es im April und Mai 2018 zwei aufeinander aufbauende Veranstaltungen mit einem identischen Teilnehmerkreis. Insgesamt arbeiteten rund 200 Teilnehmende in jeweils zwei Terminen à sechs Stunden. Zunächst stand eine Expedition und damit eine Bestandsaufnahme und Analyse des Ist-Zustands auf der Ost-West-Achse auf dem Programm. Diese führte an Orte von besonderer Relevanz, beispielsweise an Verkehrsknotenpunkte, auf die großen Plätze oder in die U-Bahn-Stationen. Sie wurde zu Fuß sowie, je nach Perspektive, mit den Verkehrsmitteln Rad, Stadtbahn, Bus und Auto durchgeführt. In einem zweiten Teil wurden auf Basis dieser Bestandsaufnahme Bewertungen der fünf Planungsvarianten aus den jeweiligen Perspektiven (Individualverkehr, Anwohner und Anrainer, ÖPNV-Nutzer) formuliert.

TEIL 1: DIE EXPEDITION

- Kennenlernen und **Gruppenbildung**
- Formulierung von **Anforderungen** aus Sicht der Konsultationsperspektive
- Bewertung des **Ist-Zustandes** [Was finden wir vor?]
- Formulierung von **Ideen** [Wie könnte es werden?]

TEIL 2: DER AUSWERTUNGSWORKSHOP

- **Vertiefung** der Ergebnisse aus Teil 1
- **Bewertung der Varianten** je Konsultationsperspektive
- **Vordenken der Präsentationen** für die Auswertungskonferenz

Bei der abschließenden Auswertungskonferenz, an der 250 Kölnerinnen und Kölner teilnahmen, wurden die Ergebnisse der Konsultationsgruppen präsentiert, diskutiert und eine Resonanz auf die Variantenempfehlungen und die jeweiligen Argumente bei denjenigen eingeholt, die zuvor nicht Teil der Konsultationsgruppen waren.

Die Termine des Bürgerbeteiligungsprozesses in der Übersicht:

- 28. November 2017, 19-21 Uhr: Informationsveranstaltung für Stakeholder im Wallraf-Richartz-Museum
- 17. März 2018, 11-15 Uhr: Auftakt Dialog-Forum im Historischen Rathaus (Start der Bürgerbeteiligung)
- 12. April 2018, 15-21 Uhr: Expedition „Aus Sicht des Individualverkehrs“ (Teil 1)
- 13. April 2018, 15-21 Uhr: Expedition „Aus Sicht der Anwohner und Anrainer“ (Teil 1)
- 20. April 2018: 15-21 Uhr: Expedition „Aus Sicht der ÖPNV-Nutzer“ (Teil 1)
- 21. April 2018: 11-17 Uhr: Auswertungsworkshop „Aus Sicht der Anwohner und Anrainer“ (Teil 2)
- 04. Mai 2018, 15.21 Uhr: Auswertungsworkshop „Aus Sicht des Individualverkehrs“ (Teil 2)
- 05. Mai 2018, 15-21 Uhr: Auswertungsworkshop „Aus Sicht der ÖPNV-Nutzer“ (Teil 2)
- 08. Juni 2018, 11-16 Uhr: Präsentationsvorbereitung für die Auswertungskonferenz
- 30. Juni 2018, 11-15 Uhr: Auswertungskonferenz im Historischen Rathaus

2.4 Ergebnisse

Eine eindeutige Empfehlung ließ sich abschließend nicht formulieren. Es ließen sich jedoch Tendenzen bezüglich der Planungsvarianten erkennen.

Alle drei Konsultationsgruppen haben in Bezug auf die Umgestaltung der Ost-West-Achse folgende **Ziele** gemeinsam:

- Reduzierung und Rückbau des motorisierten Individualverkehrs
- Ausbau des Umweltverbundes: Mehr Raum und Qualität für Radwege und Fußwege, Steigerung der ÖPNV-Kapazitäten
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und den Straßen

Bezüglich der **Planungsvarianten** lassen sich folgende Tendenzen erkennen:

- Die Gruppe der Anwohner und Anrainer plädiert für eine lange Tunnellösung auf der Ost-West-Achse; auf dem Abzweig der Linie 9 Richtung Universität für eine oberirdische Lösung.
- Die Gruppe Individualverkehr spricht sich für den oberirdischen Ausbau aus.
- Die Gruppe der ÖPNV-Nutzer möchte entweder eine oberirdische oder aber eine lange Tunnellösung.

Darüber hinaus lassen sich folgende Tendenzen formulieren:

- Die Befürworter einer Tunnelvariante sprachen sich für eine möglichst lange Tunnel-Lösung auf der Ost-West-Achse aus.
- Alle Gruppen sprachen sich gegen die kurze Tunnelvariante aus.
- Ein Tunnel unter dem Grüngürtel wurde von allen Gruppen als sinnlos erachtet.

Die Ergebnisse aller drei Konsultationsgruppen, Individualverkehr, Anwohner und Anrainer sowie die beiden ÖPNV-Gruppen, wurden im Rahmen der Auswertungskonferenz von den 250 anwesenden Bürgerinnen und Bürgern in ihren Variantenempfehlungen **bestätigt**, die jeweiligen Argumentationen als nachvollziehbar bewertet.

Als Kernerkenntnisse für die weitere Planung wurden folgende **Leitgedanken** festgehalten:

1. **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**
2. **Ausbau des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV)**
3. **Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Straßen unter der Prämisse der Verlängerung der Haltestellen**

2.5 Stellenwert der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung bilden zusammen mit der verkehrlichen sowie der städtebaulichen Machbarkeitsstudie und der Kosten-Nutzen-Analyse die Empfehlungsgrundlage der Verwaltung, auf deren Basis der Stadtrat über die Umgestaltung der Ost-West-Achse entscheiden wird. Das Bürgerbeteiligungsverfahren liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Vervollständigung der Fachexpertise.

2.6 Ausblick

Im Herbst 2018 werden die ergänzenden Varianten der Stadtratsfraktionen untersucht. Für Anfang November ist eine weitere öffentliche Informationsveranstaltung zur Ost-West-Achse geplant. Danach wird die Verwaltung eine Beschlussvorlage in den politischen Abstimmungsprozess einbringen, auf deren Grundlage durch den Stadtrat zum Ende des Jahres 2018 ein Variantenbeschluss angestrebt wird.

3. Der Bürgerbeteiligungsprozess

Mit der Aufstellung interner Teams im Amt für Straßen und Verkehrstechnik sowie bei der KVB wurde der Bürgerbeteiligungsprozess im Herbst 2017 gestartet. Es folgte die Auswahl eines externen Dienstleisters, der die Konzeption und Moderation des Prozesses übernehmen sollte. Nach der Entscheidung für einen Dienstleister wurde mit der Umsetzung des politischen Auftrags begonnen.

3.1 Auftrag

Die Ost-West-Achse ist einer der sieben definierten Interventionsräume des Städtebaulichen Masterplans für die Kölner Innenstadt und erstreckt sich mit der Linie 1 von Bensberg bis Weiden West. Die Umgestaltung des Kernstücks der Ost-West-Achse ist derzeit eines der bedeutendsten städtebaulichen Projekte dieser Stadt. Es umfasst die wichtige und hoch frequentierte Verkehrsachse zwischen Deutzer Brücke und Universitätsstraße und führt über die zentralen Plätze Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz.¹

Im Mai 2009 beschloss der Rat, den Masterplan als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt anzunehmen. Die Verwaltung wurde vom Verkehrsausschuss im Mai 2011 beauftragt, eine verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie zu erstellen.

Vor dem Hintergrund der präsentierten Ergebnisse der Machbarkeitsstudien zur Umgestaltung von fünf Planungsvarianten für die Umgestaltung der Ost-West-Achse mündete die politische Diskussion am 10. Oktober 2017 in dem Beschluss des Verkehrsausschusses, ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen. Er beauftragte die Verwaltung, auf Basis einer Bürgerbeteiligung zu den fünf untersuchten Varianten eine Variantenempfehlung zu formulieren.

3.2 Ausgangslage

Auf Basis des vorliegenden Masterplans sowie unter Berücksichtigung des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ wurde für das Kernstück Ost-West-Achse sowohl eine verkehrliche als auch eine städtebauliche Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Geprüft wurden fünf Planungsvarianten: eine oberirdische und vier Tunnelvarianten. Diese fünf Planungsvarianten waren die Basis für das Bürgerbeteiligungsverfahren.

3.2.1 Masterplan

Der im Jahr 2009 vom Rat der Stadt beschlossene Masterplan bietet als übergeordnetes Regiebuch ein Rahmenkonzept mit konkreten Empfehlungen zur kurz-, mittel und langfristigen Entwicklung der Kölner Innenstadt. Er unterbreitet konkrete Vorschläge für insgesamt sieben Interventionsräume. Die Ost-West-Achse ist einer der Interventionsräume und damit ein Schlüsselprojekt des Masterplans.

3.2.2 Köln mobil 2025

Um den wachsenden Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger nach einer zukunftsorientierten, menschengerechten und umweltverträglichen Verkehrsentwicklung Rechnung zu tragen, hat die Stadt Köln unter Beteiligung von externen Experten und Vertretern von Verkehrsverbänden, Polizei, Gewerkschaftsbund und Wirtschaft ein Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung unter dem Titel „Köln mobil 2025“ erarbeitet. Darin sind die wesentlichen Rahmenbedingungen und Leitgedanken für die Mobilität der Zukunft in Köln zusammengefasst. Wesentliche Ziele sind der Ausbau des Öffentlichen

¹ <http://www.as-p.de/projekte/project/masterplan-innenstadt-koeln-45/show/>

Personennahverkehrs, die Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie der Rückbau des Kraftfahrzeugverkehrs. Laut Strategiepapier soll der Anteil des Umweltverbundes (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV) am Verkehrsmix in Köln auf zwei Drittel ansteigen. In 2013 belief sich dieser Anteil auf rund 40 Prozent.

Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund wurde 2017 ein Nahverkehrsplan aufgestellt, in dem konkrete Maßnahmen definiert wurden. Dieser baut auf den übergeordneten Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung auf und bildet den Rahmen für die heute geplanten Veränderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs.

3.2.3 Kapazitätsengpässe im ÖPNV

Hinzu kommt eine weitere Entwicklung: Die Kölner Bevölkerung wächst. Dies stellt auch die Verkehrssysteme vor große Herausforderungen, denn mehr Menschen bedeuten mehr Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Das führt zu mehr Autos, mehr Fahrrädern, mehr Fußgängern, mehr Fahrgästen.

Mit der Einwohnerzahl muss auch der ÖPNV wachsen. Schon heute gibt es bei der KVB auf der Ost-West-Achse Kapazitätsengpässe. Diese werden mit Zunahme der Bevölkerung und der geplanten Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund noch größer. Es besteht dringender Handlungsbedarf, denn ohne einen Ausbau ist der öffentliche Nahverkehr nicht leistungsfähig und damit die Stadt nicht zukunftsfähig.

Für höhere Kapazitäten sollen auf der Ost-West-Achse längere Züge eingesetzt werden. Dafür müssen fast alle Haltestellen verlängert werden.

3.2.4 Verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie

Bei verkehrlichen Veränderungen auf der Ost-West-Achse sind die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs von entscheidender Bedeutung. Ausgehend vom Masterplan sowie den Kapazitätsengpässen im ÖPNV beauftragte der Verkehrsausschuss daher am 10. Mai 2011 die Verwaltung mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung der Ost-West-Achse. Diese beauftragte externe Planungsbüros mit der Erstellung einer verkehrlichen sowie einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie. Die Studien wurden dem Verkehrsausschuss erstmals am 10. Oktober 2017 vorgelegt.

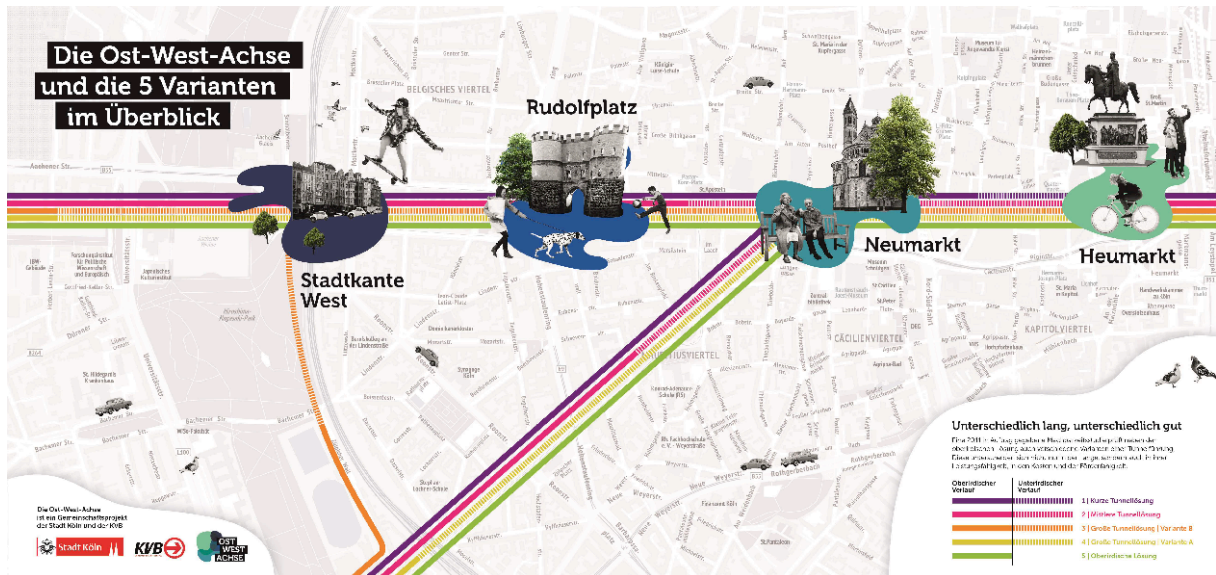
Das vornehmliche Ziel der verkehrlichen Studie war, die verkehrliche Machbarkeit und die städtebauliche Verträglichkeit der oberirdischen Führung von Langzügen der Stadtbahn zu prüfen. Langzüge versprechen vor dem Hintergrund der hohen Auslastung auf der Strecke Kapazitätserhöhungen von 50 Prozent. Alternativ zu der oberirdischen Führung von Langzügen wurden vier verschiedene Tunnelvarianten ab der Haltestelle Heumarkt geprüft.

Um schlüssige und aus städtebaulicher Sicht sinnvolle Lösungen zu erzielen sowie den städtebaulichen Fragestellungen ganzheitlich gerecht zu werden, wurde gemeinsam mit Landschaftsplanern im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie eine begleitende städtebauliche Ausarbeitung erstellt. Bei der Freiraumplanung wurden straßenräumliche Ideen, Grundsätze, Strukturen und Identifikationsmerkmale entwickelt.

Anschließend wurden die verkehrliche und die städtebauliche Neugestaltung der Ost-West-Achse in einen Gesamtzusammenhang gestellt. Ziel war es, die zunehmenden Verkehre – Individualverkehre wie auch ÖPNV – unter Berücksichtigung des Masterplans und Köln mobil 2015 neu zu strukturieren. Geprüft wurden, im Rahmen der verkehrlichen sowie der städtebaulichen Machbarkeitsstudie, fünf Planungsvarianten.

3.2.5 Fünf Planungsvarianten

Die fünf Planungsvarianten unterscheiden sich in den baulichen Ausführungen und den Tunnellängen, hinsichtlich der entstehenden Kosten und der Förderfähigkeit sowie der Planungs- und Bauzeiten.



- Kurze Tunnellösung: Tunnel zwischen Heumarkt und Cäcilienstraße
- Mittlere Tunnellösung: Tunnel zwischen Heumarkt und Rudolfplatz bzw. Jahnstraße
- Große Tunnellösung (Variante B): Tunnel zwischen Heumarkt und Melaten bzw. Abzweig Moltkestraße unterhalb des Grüngürtels bis Zülpicher Wall
- Große Tunnellösung (Variante A): Tunnel zwischen Heumarkt und Melaten bzw. Dasselstraße
- Oberirdische Lösung: komplett oberirdischer Ausbau

Zu diesen Varianten wurde eine sehr grobe Schätzung der zuschussfähigen Kosten gemäß GVFG erstellt:

	Kosten Tunnel	Kosten Gesamtmaßnahme
Oberirdische Lösung	-	250 Mio. €
Kurze Tunnellösung	105 Mio. €	300 Mio. €
Mittlere Tunnellösung (Rudolfplatz)	375 Mio. €	560 Mio. €
Große Tunnellösung Variante B	675 Mio. €	850 Mio. €
Große Tunnellösung Variante A	875 Mio. €	1050 Mio. €

3.3 Konzeption des Bürgerbeteiligungsverfahrens

Stadtpolitisch hat die Umgestaltung der Ost-West-Achse eine historische Bedeutung für Köln. Um das Projekt zum Erfolg zu führen, braucht es den Rückhalt in der Bevölkerung. Voraussetzung ist dafür die Gewinnung der Bürgerinnen und Bürger als Mitstreitende, als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren sowie Kommunikatorinnen und Kommunikatoren – als Kölingestalterinnen und Kölingestalter. Daher ist eine intensive und frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Stadtgesellschaft als Expertinnen und Experten ihrer Lebenswirklichkeit an der Entscheidung zur Umgestaltung der Ost-West-Achse sehr wichtig. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung fließen in den weiteren Planungsprozess ein und stellen eine der bedeutenden Grundlagen für die Entscheidung des Stadtrates für eine Vorzugsvariante dar.

Konzipiert, durchgeführt und moderiert wurde der Prozess von externen Experten für Bürgerbeteiligung, dem Büro Bremen der team m&m Werbeagentur mit Stammsitz in Augsburg.²

3.3.1 Ziele

Das übergreifende Ziel des Bürgerbeteiligungsprozesses lautet: Die zu treffende Entscheidung zugunsten einer Vorzugsvariante soll in der Breite verstanden und getragen werden.

Hierzu gilt es folgende Unterziele zu erreichen:

- **Transparenz:** Die Bevölkerung ist informiert und frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden; es gibt glaubwürdige und verständliche Informationen.
- **Klarheit:** Die Kriterien, nach denen die Varianten verglichen und bewertet werden, sind klar, ebenso jeweilige Vor- und Nachteile.
- **Dialog:** Die Menschen tauschen Argumente offen und fair aus. Die verschiedenen Interessengruppen haben sich eingebracht und verstehen die Verschiedenartigkeit der Perspektiven.
- **Respekt:** Selbst wenn Menschen bei ihrer Meinung bleiben, verstehen und respektieren sie auch andere Sichtweisen.

3.3.2 Grundlagen

Um diese Ziele zu erreichen, bedurfte es vor der eigentlichen Konzeption des Bürgerbeteiligungsprozesses der Erarbeitung einiger Grundlagen. Wesentliche Instrumente für eine fundierte Situationsanalyse stellen die SWOT- und die Stakeholder-Analyse dar.

3.3.2.1 SWOT-Analyse

Die Untersuchung eines Projektes auf seine Stärken (S = Strengths), Schwächen (W = Weaknesses), Chancen (O = Opportunities) und Risiken (T = Threats) schafft die Grundlagen für die wesentlichen Argumentationsstränge. Stärken und Schwächen sind projektimmanent, wogegen Chancen und Risiken im Projektumfeld zu finden sind.

Für dieses Projekt wurde die SWOT-Analyse mit dem Fokus auf die Projektkommunikation durchgeführt. Die zentralen Erkenntnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

2

2017-10-19_team&m_ASV-Köln.pdf

2018-01-15_Entscheidung-Bürgerbeteiligung_v2.1.pdf

Stärken:

- Köln wird im Stadtzentrum deutlich attraktiver
- Die Verkehrswende (zugunsten des Umweltverbundes, zu Lasten des MIV) wird vorangetrieben
- Die Kapazitäten des ÖPNV werden gesteigert

Schwächen:

- Die Kosten und die Finanzierung / Förderfähigkeit der Umgestaltung liegen noch nicht abschließend vor
- Die Machbarkeitsstudien sind bezüglich Zeit, Kosten und Umfang des Projektes noch sehr unkonkret
- Das Projekt bedeutet eine Großbaustelle im Herzen Kölns

Chancen:

- Die Megatrends „Urbane Aufenthaltsqualität“ sowie „Neoökologie“ geben dem Projekt Rückenwind
- Der Wandel im Mobilitätsverhalten stärkt den Wunsch zur zügigen Verkehrswende
- Über das zentrale Projekt des Masterplans entsteht eine Aufbruchsstimmung zur Umgestaltung der Stadt

Risiken:

- Entscheidungen können nicht auf einer breiten politischen Mehrheit gefasst werden
- Die grundsätzlichen Unterschiede der Planungsvarianten (ober- vs. unterirdisch) spalten sowohl Politik als auch Bürgerschaft
- Die Bürgerinnen und Bürger haben ein hohes Misstrauen gegenüber Politik, Verwaltung und Großprojekten

Für die Kommunikation und den Bürgerbeteiligungsprozess lässt sich schlussfolgern:

- Die genannten Stärken definieren die wesentlichen Kommunikationsbotschaften.
- Mit den Schwächen muss offensiv umgegangen werden, da sich das Projekt noch vor der technischen Planung befindet und es um eine Richtungsentscheidung geht.
- Die Ergebnisoffenheit muss kommunikativ immer wieder dokumentiert und in der Umsetzung bewiesen werden, um Vertrauen in den Prozess aufzubauen.
- Der Stadtrat als politisches Entscheidungsgremium muss in dieser Verantwortung benannt werden.³

3.3.2.2 Stakeholder-Analyse

Die Stakeholder-Analyse widmet sich der Differenzierung von Interessen verschiedener Anspruchsgruppen. Die Anspruchsgruppen – zum Beispiel Verkehrsverbände und -initiativen, Hauptanlieger oder Interessensverbände – werden dabei bezüglich ihres Einflusses einerseits und ihrer Einstellung gegenüber dem Projekt andererseits differenziert und dementsprechend in eine Matrix eingeordnet.

3

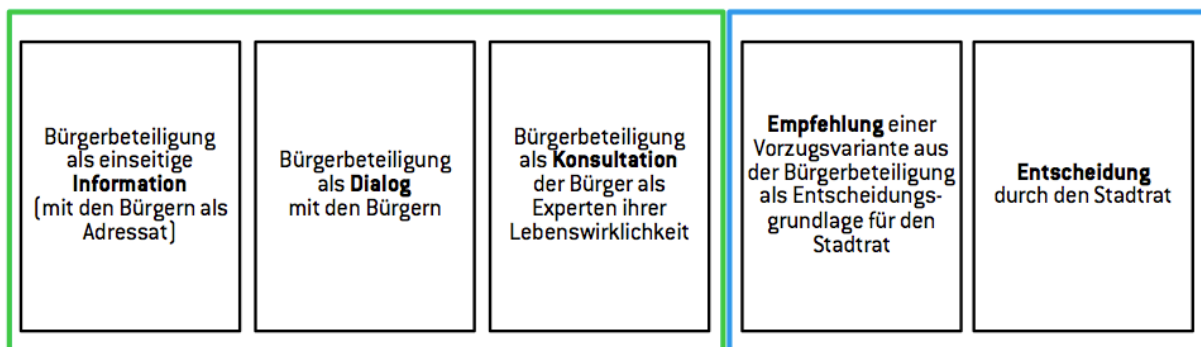
Eine frühe Stakeholder-Analyse brachte einen Überblick und das Ergebnis, dass die Projektbefürworter deutlich in der Überzahl sind. Es wurde deutlich, dass Gruppen mit sehr verschiedenen Grundinteressen das Projekt aus sehr unterschiedlichen Gründen unterstützen, wie z.B.

- Kölner Verkehrs-Betriebe AG – Ausbau der Kapazitäten
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) – Ausbau der Radwege, Umsetzung des Radwegekonzeptes
- Behindertenverbände – Verbesserung der Barrierefreiheit
- Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Köln – Steigerung der Innenstadt-Attraktivität für Handel und Wirtschaft
- KölnTourismus – Steigerung der Innenstadt-Attraktivität für den Tourismus

Im Hinblick auf den bevorstehenden Bürgerbeteiligungsprozess und die in diesem Zusammenhang vorzubereitende Kommunikationsstrategie konnte die Erkenntnis gewonnen werden, dass die Umgestaltung der Innenstadt durch einen breiten Konsens getragen wird. Bei der Frage, welche der Planungsvarianten zu bevorzugen ist, kann von sehr unterschiedlichen Standpunkten der Stakeholder ausgegangen werden, da die Gründe zur Unterstützung des Projektes sehr weit auseinander liegen. Dies bedeutet im Weiteren, dass dieses breite Spektrum sowohl in der Kommunikation als auch im Bürgerbeteiligungsprozess abgebildet werden muss.⁴

3.3.3 Prozess

Dieser Bürgerbeteiligungsprozess hat den Charakter einer Konsultation der Bürgerinnen und Bürger und geht damit über eine Information (z.B. Flyer, Presseartikel) und den Dialog (z.B. Podiumsdiskussion, Gespräche in der Stadtbahn) deutlich hinaus.



Ziel der Bürgerbeteiligung ist es, allen Interessierten und von der Umgestaltung betroffenen Bürgerinnen und Bürgern mit ihrem Expertenwissen innerhalb des Planungsprozesses Gehör zu verschaffen:

- **Den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Anrainerinnen und Anrainern:** Menschen, die im direkten Umfeld der Ost-West-Achse wohnen und/oder arbeiten, z.B. Mieterinnen und Mieter, Immobilienbesitzerinnen und -besitzer, Unternehmerinnen und Unternehmer, Angestellte.
- **Den Nutzerinnen und Nutzern des Individualverkehrs:** Menschen, die mit dem Auto, dem Motorrad, dem Fahrrad oder zu Fuß über die Ost-West-Achse pendeln oder Ziele auf der Ost-West-Achse erreichen wollen, sowohl privat als auch beruflich.

⁴

- **Den Nutzerinnen und Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV):** Menschen, die mit dem ÖPNV über die Ost-West-Achse pendeln oder mit dem ÖPNV Ziele auf der Ost-West-Achse erreichen wollen, sowohl privat als auch beruflich.

Sie alle sollten die Möglichkeit erhalten, ihre Anforderungen, Wünsche und Ziele zu äußern, um eine ihre Bedarfe berücksichtigende Planung zu gewährleisten. Alle wichtigen Erkenntnisse sollten gesammelt werden, um darauf aufbauend eine Variantenempfehlung zu erarbeiten.

Auf Basis aller drei Qualitäten von Bürgerbeteiligung (Information, Dialog, Konsultation) soll ein Ergebnis des Bürgerbeteiligungsprozesses formuliert werden, welches als Empfehlung der Bürgerinnen und Bürger in eine Beschlussvorlage für den Stadtrat einfließt. Teil der Empfehlung ist darüber hinaus auch die fachliche Expertise von Verwaltung und KVB sowie die Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Analysen.

Um die Lebenswirklichkeiten vor Ort abzubilden, wurden drei Konsultationsperspektiven entsprechend der Nutzerinnen und Nutzer gebildet (s.o.). Aus diesen drei Perspektiven sollten sowohl Anforderungen als auch Gestaltungsziele formuliert werden, um am Ende zu einer differenzierten Variantenempfehlung zu gelangen.

3.3.4 Termine im Überblick

- 17. März 2018, 11-15 Uhr: Auftakt Dialog-Forum
- 12. April 2018, 15-21 Uhr: Expedition „Aus Sicht des Individualverkehrs“ (Teil 1)
- 13. April 2018, 15-21 Uhr: Expedition „Aus Sicht der Anwohner und Anrainer“ (Teil 1)
- 20. April 2018: 15-21 Uhr: Expedition „Aus Sicht der ÖPNV-Nutzer“ (Teil 1)
- 21. April 2018: 11-17 Uhr: Auswertungsworkshop „Aus Sicht der Anwohner und Anrainer“ (Teil 2)
- 04. Mai 2018, 15.21 Uhr: Auswertungsworkshop „Aus Sicht des Individualverkehrs“ (Teil 2)
- 05. Mai 2018, 15-21 Uhr: Auswertungsworkshop „Aus Sicht der ÖPNV-Nutzer“ (Teil 2)
- 08. Juni 2018, 11-16 Uhr: Präsentationsvorbereitung für die Auswertungskonferenz
- 30. Juni 2018, 11-15 Uhr: Auswertungskonferenz

3.3.5 Auftakt Dialog-Forum

Mit der ersten öffentlichen Veranstaltung begann der Bürgerbeteiligungsprozess am 17. März 2018. Die Teilnehmenden wurden durch Fachvorträge informiert und erhielten an Thementischen die Möglichkeit zum Dialog sowie zur Anmeldung zu den Konsultationsformaten. Darüber hinaus konnten Fragen gestellt und Eingaben notiert werden, die an Pinnwänden gesammelt wurden.

Der Aufruf zur Teilnahme an den Konsultationsformaten war gekoppelt an den Start der Kommunikation des Bürgerbeteiligungsprozesses: Vor der Auftaktveranstaltung im Februar 2018 wurden die Bürgerinnen und Bürger mit Flyern, Plakaten, Pressemitteilungen u.a. zur Teilnahme am Auftakt Dialog-Forum eingeladen und zur Anmeldung zu den Konsultationsformaten aufgerufen.

3.3.6 Zusammensetzung der Teilnehmenden in den Konsultationsformaten

Die oberste Expeditionsregel lautet: „Wir lassen niemanden zurück.“ Diese Regel galt für die gesamte Teilnahme an der Bürgerbeteiligung. In der Praxis bedeutete das: Alle Anmeldungen zur Teilnahme an einem der Konsultationsformate wurden berücksichtigt, jede Interessierte und jeder Interessierte konnte sich in das Verfahren einbringen, keiner wurde ausgeschlossen. Das Verfahren ist jedoch nicht repräsentativ, da die Anzahl der Teilnehmenden zum einen zu gering und die Zusammensetzung zum anderen nicht den Querschnitt der Bevölkerung widerspiegelt, sondern sich vielmehr aus den ohnehin engagierten und politisch interessierten Bürgerinnen und Bürgern zusammensetzt.

3.3.7 Ablauf der Konsultationsformate

Gearbeitet wurde mit jeder Konsultationsgruppe an zwei Terminen für jeweils sechs Stunden mit folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:

TEIL 1: DIE EXPEDITION

- Kennenlernen und **Gruppenbildung**
- Formulierung von **Anforderungen** aus Sicht der Konsultationsperspektive
- Bewertung des **Ist-Zustandes** [Was finden wir vor?]
- Formulierung von **Ideen** [Wie könnte es werden?]

TEIL 2: DER AUSWERTUNGSWORKSHOP

- **Vertiefung** der Ergebnisse aus Teil 1
- **Bewertung der Varianten** je Konsultationsperspektive
- **Vordenken der Präsentationen** für die Auswertungskonferenz

Für jedes der Konsultationsformate blieb jeweils eine feste Gruppe für beide Veranstaltungsteile zusammen. Die Bürgerbeteiligung wurde mit Fokus auf die verschiedenen Interessengruppen an den relevanten Orten auf der Ost-West-Achse durchgeführt: an der Straße und auf den Plätzen, in den U-Bahn-Stationen, in den Verkehrsmitteln Stadtbahn, Bus und Auto, zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie in Veranstaltungsräumen entlang der Ost-West-Achse.

3.3.8 Vorbereitung der Auswertungskonferenz

Zur Vorbereitung auf die Auswertungskonferenz setzten sich am 8. Juni 2018 rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Konsultationsgruppen noch einmal intensiv mit den bisherigen Ergebnissen und Empfehlungen ihrer jeweiligen Gruppen auseinander. Die Ergebnisse wurden noch einmal verdichtet, die Argumente geprüft und gewichtet.

3.3.9 Auswertungskonferenz

Die erste Phase des Bürgerbeteiligungsprozesses schloss mit der Präsentation der Ergebnisse aus den Konsultationsgruppen am 30. Juni 2018. Diese wurden den Bürgerinnen und Bürgern von Teilnehmerinnen und Teilnehmern der jeweiligen Perspektive präsentiert. In 36, von Mitgliedern der Konsultationsgruppen moderierten, Arbeitsgruppen wurden die Kölnerinnen und Kölner um ihre Resonanz auf die jeweiligen Variantenempfehlungen beziehungsweise auf die Argumente und Gegenargumente gebeten.

3.3.10 Umgang mit (Teil-)Ergebnissen des Prozesses

Alle Eingaben und Arbeitsergebnisse der Konsultationsgruppen wurden auf Pinnwänden schriftlich festgehalten. Jede dieser Pinnwände wurde fotografiert und anschließend für alle Bürgerinnen und Bürger auf der Website der Stadt Köln unter <https://www.stadt-koeln.de/ost-west-achse> über den Unterpunkt „Expeditionen und Workshops“ zugänglich gemacht. Um eine Verdichtung der Ergebnisse zu erreichen und eine gemeinsame Variantenempfehlung formulieren zu können, wurden die jeweiligen Arbeitsergebnisse für den darauffolgenden Termin durch das Moderationsteam zusammengefasst. Diese Zusammenfassungen wurden zu Beginn eines jeden Termins mit den Konsultationsgruppen besprochen, kritisch überprüft, ggfs. korrigiert oder ergänzt und erst nach Freigabe durch die gesamte Gruppe als weiterführende Arbeitsgrundlage genutzt.

3.3.11 Umgang mit Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessengruppen

Es bestand die Möglichkeit, auf vielen unterschiedlichen Wegen Wünsche, Anregungen und Rückmeldungen zu äußern: Am Telefon, auf dem Postweg, per Mail, über ein Kontaktformular auf der Website, im KVB-Blog sowie auf der Facebook-Seite der KVB wurden vielfältige analoge wie digitale Optionen geschaffen. Darüber hinaus bestand auf den öffentlichen Veranstaltungen die Gelegenheit zum Austausch mit Expertinnen und Experten der Stadt Köln sowie der KVB und zur direkten Formulierung von Eingaben, die auf Pinnwänden gesammelt wurden. Alle auf diese Weise zusammengetragenen Anregungen fanden Eingang in das Bürgerbeteiligungsverfahren, wurden der Auswertung zugeführt und dokumentiert.⁵

3.3.12 Umgang mit ergänzenden Varianten der Stadtratsfraktionen

Im Verlauf des Bürgerbeteiligungsprozesses wurden in den Monaten April und Mai 2018 seitens der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen, CDU, FDP sowie der SPD vier weitere Varianten eingereicht. Diese ergänzenden Varianten fanden innerhalb der Variantenempfehlungen der Konsultationsgruppen keine Berücksichtigung. Gleichwohl wurden sie vorgestellt und diskutiert. Sie konnten jedoch nicht so tiefgreifend betrachtet wie die vorliegenden fünf Planungsvarianten, da z.B. die Kosten-Nutzen-Analysen zu diesen ergänzenden Varianten noch nicht vorlagen. Am 3. Mai 2018 erhielt die Verwaltung per Ratsbeschluss den Auftrag, die vier ergänzenden Varianten zu untersuchen und eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen. Diese Ergebnisse sollen im Herbst vorliegen.⁶

3.3.13 Stellenwert der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung bilden zusammen mit der verkehrlichen sowie der städtebaulichen Machbarkeitsstudie und der Kosten-Nutzen-Analyse die Empfehlungsgrundlage der Verwaltung, auf deren Basis der Stadtrat über die Umgestaltung der Ost-West-Achse entscheiden wird. Das Bürgerbeteiligungsverfahren liefert damit einen wichtigen Beitrag zur Vervollständigung der Expertise.

5

2017-11-28_Stakeholder-VA_Fotoprotokoll.pdf
2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Eingebungen_Auswertung.xls
2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Fotoprotokoll.pdf
2018-06-30_Auswertungskonferenz_Mitschrift_Interviews-und-Plenum.pdf
2018-06-30_Auswertungskonferenz_Fotoprotokoll.pdf
2018-06-23_Stadtbahn_Eingebungen_Fotoprotokoll.pdf
Gesammelte Bürgereingaben

6

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Präsentation_Gesamt.pdf

3.4 Kommunikation

Um dem Projekt „Ausbau der Ost-West-Achse“ ein Gesicht zu geben und um die Kölner Stadtgesellschaft auf den Bürgerbeteiligungsprozess aufmerksam zu machen, wurde eine Kommunikationsstrategie entwickelt, die über eine reine Information deutlich hinausging. Die Aufgabe war, auch die „schweigende Mehrheit“ der Bürgerinnen und Bürger für eine Mitarbeit zu mobilisieren.

Aus den vorangegangenen SWOT- und Stakeholderanalysen ließen sich einige wesentliche Rahmenbedingungen für diese Kommunikationsstrategie formulieren:

- Die genannten Stärken sollten die wesentlichen Kommunikationsbotschaften definieren.
- Mit den Schwächen sollte offensiv umgegangen werden, da sich das Projekt noch vor der Planung befindet und es um eine Richtungsentscheidung geht.
- Die Ergebnisoffenheit der Bürgerbeteiligung muss kommunikativ immer wieder dokumentiert und in der Umsetzung bewiesen werden, um Vertrauen in den Prozess aufzubauen.

3.4.1 Konzeption der Kommunikation

Für die Entwicklung der Kommunikationsstrategie gab es einige wichtige Ausgangspunkte der Überlegungen:

- Im Fokus soll immer der zentrale Abschnitt der Ost-West-Achse stehen, um die zentrale Bedeutung des Projektes im Kern der Stadt Köln zu verdeutlichen.
- Das Augenmerk soll immer auf die möglichen zukünftigen Linienführungen der fünf Planungsvarianten gerichtet werden, um die konkret zu treffende Grundsatzentscheidung in den Mittelpunkt zu stellen.
- Dabei soll immer die Verbindung der Bürgerinnen und Bürger mit diesem Prozess hergestellt werden, um diesen nicht zu abstrakt und technisch zu kommunizieren.

Das Ergebnis dieser Überlegungen war ein klassischer Dreisatz, der die Relevanz des Beteiligungsprozesses für die Bürgerinnen und Bürger formuliert:

4 Plätze – die die Chancen der Stadt deutlich machen
5 Varianten – die im Mittelpunkt der Beteiligung stehen
Deine Meinung – zur Gestaltung der Zukunft der Kölner Innenstadt

Präsentiert wurden am 15. Februar 2018 zwei Kampagnenansätze. Die Entscheidung fiel zugunsten der Kampagne

Hallo Ost-West-Achse
Hallo KöIngestalter⁷

7

3.4.2 Die Maßnahmenumsetzung

Zum Kampagnenauftritt Anfang März 2018 stand das Auftakt Dialog-Forum im Mittelpunkt der Kommunikation. Produziert wurden

- ein 9x4 Meter großer Teppich, um die Ost-West-Achse begehbar zu machen
- über 800 Plakate,
- 10.000 Flyer, die u.a. in den Stadtbahnen ausgelegt wurden sowie
- 28.000 Flyer, die per Postwurfsendung an die Anwohner und Anrainer verteilt wurden,
- Stellwände für die Info-Stadtbahn
- Branding für das Lastenfahrrad

Weiterhin gab es zu diesem Zeitraum folgende Kommunikationsmaßnahmen:

- Pressekonferenz am 5. März 2018
- Info-Stadtbahn und Lastenfahrrad als Info-Punkt am Neumarkt am 09./10. März 2018 sowie 15./16. und 22./23. Juni 2018
- dynamische Fahrgastinformation an den KVB-Haltestellen
- KVB-Newsletter an 3.000 Kunden
- KVB-Medien: Facebook, Twitter, Blog
- Website www.stadt-koeln.de/ost-west-achse
- KVB-Zeitungsbeilage KölnTakt
- Pressemitteilungen⁸



⁸

Auftakt Dialog-Forum_Teppich.pdf
 Auftakt Dialog-Forum_Flyer-DINA5.pdf
 Auftakt Dialog-Forum_Plakat.pdf
 Auftakt Dialog-Forum_Stellwände.pdf

Für einen zweiten Kampagnenteil zur Bewerbung der Auswertungskonferenz im Juni wurden produziert:

- über 800 Plakate,
- 22.000 Flyer, die u.a. in den Stadtbahnen angeboten wurden
- 28.000 Flyer, die per Postwurfsendung an die Anwohner und Anrainer verteilt wurden.

Auch zu dieser Veranstaltung gab es begleitende Kommunikationsmaßnahmen:

- Info-Stadtbahn am Neumarkt am 15./16. und 22./23. Juni 2018
- dynamische Fahrgastinformation an den KVB-Haltestellen
- KVB-Newsletter an 3.000 Kunden
- KVB-Medien: Facebook, Twitter, Blog
- Website www.stadt-koeln.de/ost-west-achse
- Pressemitteilungen⁹

3.4.3 Pressespiegel und FAQs

Der Bürgerbeteiligungsprozess und die anstehende politische Entscheidung sorgten für Berichterstattungen in allen großen Kölner Tageszeitungen, im Radio, im WDR-Fernsehen sowie in den sozialen Medien.¹⁰

3.5 Durchführung und Zwischenergebnisse des Prozesses

3.5.1. Stakeholder-Veranstaltung

Am 28. November 2017 trafen sich von der Stadt Köln sowie der KVB eingeladene Stakeholder im Wallraf-Richartz-Museum. Dies waren von der Umgestaltung in besonderer Weise betroffene Verbände, Vereine, Interessengemeinschaften und Hauptanlieger sowie politische Vertreterinnen und Vertreter. Ihnen wurden zunächst die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung vorgestellt.¹¹ In einem zweiten Schritt gab es Gelegenheit, sich an Thementischen im Dialog mit den Expertinnen und Experten detailliert über die Vorschläge zu informieren, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben. Diese wurden schriftlich an Pinnwänden gesammelt.¹²

So wurde an Thementischen zu den vier bedeutsamen Stadträumen Heumarkt, Neumarkt, Rudolfplatz und der sogenannten „Stadtkante West“ (Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße) engagiert diskutiert. Darüber hinaus gab es Expertenkreise zu den Themen „Städtebau, Masterplan und Bürgerbeteiligung“, „Verkehrliche und städtebauliche Machbarkeitsstudie“ sowie „Stadtbahn – Ausbau des ÖPNV“.

9

Auswertungskonferenz_Flyer-DINA5.pdf

Auswertungskonferenz_Plakat.pdf

10

FAQ zur Ost-West-Achse

11

2017-11-28_Verkehrliche-Machbarkeit_Präsentation.pdf

2017-11-28_Städtebauliche-Machbarkeit_Präsentation.pdf

2017-11-28_Megatrends_Präsentation.pdf

12

2017-11-28_Stakeholder-VA_Fotoprotokoll.pdf

3.5.2 Auftakt Dialog-Forum

Mit dem Auftakt Dialog-Forum im Rathaus startete am 17. März 2018 der öffentliche Bürgerbeteiligungsprozess. Rund 350 Kölnerinnen und Kölner haben sich im Rahmen der Veranstaltung über die vorliegenden Machbarkeitsstudien und die fünf Planungsvarianten informiert. Nach detaillierten Vorträgen standen an dreizehn Thementischen Mitarbeitende der Verwaltung, der KVB sowie Fachplanerinnen und -planer Rede und Antwort. An den Thementischen wurde beispielsweise über die Planungsvarianten, die Stadträume, den Masterplan oder die verkehrliche Machbarkeitsstudie diskutiert. Zudem wurde das Bürgerbeteiligungsverfahren in seinen Einzelheiten vorgestellt und zur Anmeldung zu den verschiedenen Konsultationsperspektiven eingeladen. Über 100 Anmeldungen und 500 schriftliche Eingaben auf Post-its waren das Ergebnis dieser Veranstaltung.¹³

3.5.3 Die Konsultationsveranstaltungen

Die Konsultationsveranstaltungen wurden in drei Gruppen organisiert, welche die Perspektiven auf die Ost-West-Achse repräsentieren:

- Perspektive Individualverkehr (IV)
- Perspektive Anwohner und Anrainer (AA)
- Perspektive ÖPNV-Nutzer (ÖP)

Zu jeder Perspektive gab es zwei aufeinander aufbauende Veranstaltungen mit jeweils identischem Teilnehmerkreis. Alle Veranstaltungen wurden von Fachleuten der Stadt Köln und der KVB begleitet.

3.5.3.1 Perspektive Individualverkehr (IV1)

Die Expedition fand am 12. April 2018 statt, startete und endete im Maritim Hotel am Heumarkt. Nach einer Vorstellungsrunde fuhren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kleingruppen in Großraum-Taxen bis Melaten und zurück zum Neumarkt. Zu Fuß ging es dann zum Rudolfplatz. Von hier führten drei verschiedene Radtouren Richtung Melaten und Universität und wieder zurück zum Maritim. Hier wurden die Ergebnisse der Expeditionen mit den drei Verkehrsmitteln ausgewertet.

Ergebnisse:

- Formulierung von Anforderungen aus Sicht des Individualverkehrs
- Bewertung des Status-quo (Wo finden Sie etwas gut gelöst? Wo finden Sie etwas besonders schlecht gelöst? Wo haben Sie eine Idee, wie etwas besser gemacht werden könnte?)¹⁴

13

2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Präsentation.pdf
2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Anmeldeformular.pdf
2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Fotoprotokoll.pdf
2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Eingebungen_Auswertung.xls
2018-03-17_AuftaktDialog-Forum_Fotodokumentation.pdf

14

2018-04-12_IV1_Protokoll.pdf
2018-04-12_IV1_Fotodokumentation.pdf

3.5.3.2 Perspektive Anwohner und Anrainer (AA1)

Die Expedition fand am 13. April 2018 statt, startete und endete im Dorint Hotel am Heumarkt. Nach einer Vorstellungsrunde gingen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die U-Bahn-Station Heumarkt und fuhren dann mit der Linie 9 zur Universität. Von hier führten drei verschiedene Radtouren zum Rudolfplatz. Im Anschluss gab es in zwei Gruppen einen Quartiers-Spaziergang über die Aachener Straße beziehungsweise die Richard-Wagner-Straße. Zurück im Dorint Hotel wurden die Ergebnisse der Expeditionen ausgewertet.

Ergebnisse:

- Formulierung von Anforderungen aus Sicht der Anwohner und Anrainer
- Bewertung des Status-quo (Wo finden Sie etwas gut gelöst? Wo finden Sie etwas besonders schlecht gelöst? Wo haben Sie eine Idee, wie etwas besser gemacht werden könnte?)¹⁵

3.5.3.3 Perspektive ÖPNV-Nutzer (ÖPNV 1)

Die Expedition fand am 20. April 2018 statt. Die Teilnehmenden wurden aufgrund der Anmeldezahl (rund 90 Personen) in zwei Gruppen geteilt, die Expeditionen umfassten daher jeweils drei Stunden. Beide Gruppen starteten und endeten im Dorint Hotel am Heumarkt. Nach einer Vorstellungsrunde fuhren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten Gruppe mit der Linie 1 beziehungsweise 7 bis Melaten und zurück. Gruppe 2 fuhr mit der Linie 9 bis Zülpicher Platz, ging von dort zu Fuß zur Mauritiuskirche und stieg dort wieder in die Bahn, um zurück zum Dorint Hotel zu fahren. Hier wurden die jeweiligen Ergebnisse der beiden Gruppen ausgewertet.

Ergebnisse:

- Formulierung von Anforderungen aus Sicht der ÖPNV-Nutzer
- Bewertung des Status-quo (Wo finden Sie etwas gut gelöst? Wo finden Sie etwas besonders schlecht gelöst? Wo haben Sie eine Idee, wie etwas besser gemacht werden könnte?)¹⁶

3.5.3.4 Perspektive Individualverkehr (IV2)

Am 4. Mai fand im Dorint Hotel an der Messe der Workshop der Konsultationsgruppe Individualverkehr statt. Nach einem Rückblick auf die Expedition folgte die Präsentation und Diskussion zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie. In drei Arbeitsgruppen wurden die Planungsvarianten bewertet und die Ergebnisse anschließend präsentiert, diskutiert und zusammengefasst.

¹⁵

2018-04-13_AA1_Protokoll.pdf

2018-04-13_AA1_Fotodokumentation.pdf

¹⁶

2018-04-20_ÖP1_Protokoll.pdf

2018-04-20_ÖP1_Fotodokumentation.pdf

Ergebnisse:

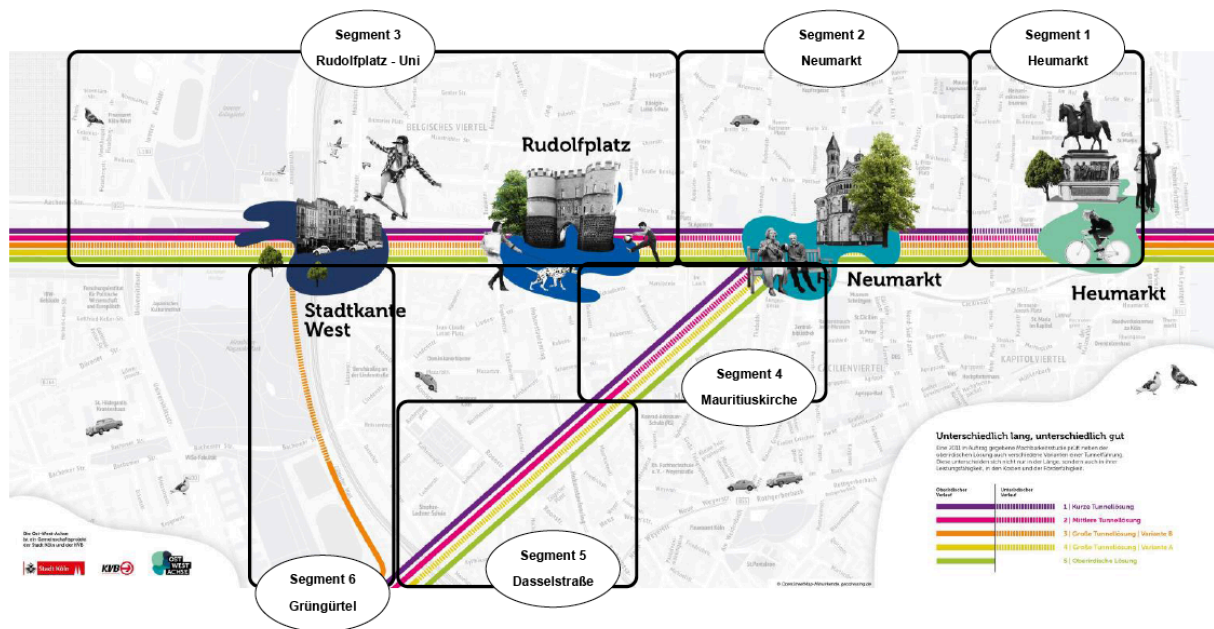
- Zusammenfassung und Bestätigung der Bewertung des Status-quo aus Sicht des Individualverkehrs
- Fragen und Antworten zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie
- Erarbeitung von Vor- und Nachteilen von oberirdischer und unterirdischen Varianten
- Formulierung eines Konsens der Konsultationsgruppe¹⁷

3.5.3.5 Perspektive Anwohner und Anrainer (AA2)

Am 21. April fand im Steigenberger Hotel am Rudolfplatz der Workshop der Konsultationsgruppe statt. Nach einem Rückblick auf die Expedition folgte die Präsentation und Diskussion zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie. Die Bewertung der Varianten fand segmentweise in drei Arbeitsgruppen statt. Die Ergebnisse wurden anschließend präsentiert, diskutiert und zusammengefasst.

Ergebnisse:

- Zusammenfassung und Bestätigung der Bewertung des Status-quo aus Sicht der Anwohner und Anrainer
- segmentweise Abwägung der fünf Planungsvarianten: Heumarkt (1), Neumarkt (2), Rudolfplatz-Universität (3), Mauritiuskirche (4), Dasselstraße (5), Grüngürtel (6)
- Auswertung des Gesamtbildes¹⁸



17

2018-05-04_IV2_Protokoll.pdf
 2018-04-21_Machbarkeitsstudie_kurz.pdf
 2018-05-04_IV2_Fotodokumentation.pdf
 18

2018-04-21_AA2_Protokoll.pdf
 2018-04-21_Machbarkeitsstudie_kurz.pdf
 2018-04-21_AA2_Fotodokumentation.pdf

3.5.3.6 Perspektive ÖPNV-Nutzer (ÖPNV 2)

Am 5. Mai fand im Steigenberger Hotel am Rudolfplatz der Workshop beider Konsultationsgruppen gemeinsam statt. Nach einem Rückblick auf die Expedition folgte die Präsentation und Diskussion zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie. In drei Arbeitsgruppen wurden die Planungsvarianten bewertet und die Ergebnisse anschließend präsentiert, diskutiert und zusammengefasst.

Ergebnisse:

- Zusammenfassung und Bestätigung der Bewertung des Status-quo aus Sicht der ÖPNV-Nutzer
- Fragen und Antworten zur verkehrlichen Machbarkeitsstudie
- Erarbeitung von Vor- und Nachteilen zu allen fünf Planungsvarianten
- Formulierung eines Konsens der Konsultationsgruppe¹⁹

3.5.4 Vorbereitung der Auswertungskonferenz

Rund 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Konsultationsgruppen setzten sich am 8. Juni 2018 in Vorbereitung auf die Auswertungskonferenz noch einmal intensiv mit den bisherigen Ergebnissen und Empfehlungen ihrer jeweiligen Gruppen auseinander. Die Ergebnisse wurden noch einmal verdichtet, die Argumente geprüft und gewichtet. Aus den Gruppen erklärten sich jeweils zwei, aus der Gruppe Individualverkehr drei Teilnehmende zur Präsentation der Ergebnisse am 30. Juni 2018 bereit. Außerdem erklärten sich insgesamt 40 Teilnehmende dazu bereit, auf der Auswertungskonferenz jeweils eine Arbeitsgruppe zu moderieren.

Ergebnisse:

- Formulierung und Bestätigung der Variantenempfehlungen aller drei Konsultationsgruppen
- Auswahl der Präsentatoren aller drei Konsultationsgruppen
- Auswahl der Moderatoren für die Arbeitsgruppen²⁰

3.5.5 Info-Stadtbahn und weitere Eingaben

Sowohl vor dem Auftakt Dialog-Forum (9./10. März 2018, jeweils 11-17 Uhr) als auch vor der Auswertungskonferenz (15./16. Juni sowie 22./23. Juni 2018, jeweils 11-17 Uhr) stellte die KVB eine Stadtbahn als mobiles Projektbüro auf dem Neumarkt zur Verfügung. An allen Terminen war diese durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Stadt, der KVB und des team m&m besetzt. Es wurden Informationsflyer zu den beiden öffentlichen Veranstaltungen verteilt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, sich über das Projekt zu informieren, Fragen zu stellen und schriftliche Eingaben zu formulieren, die an einer Pinnwand gesammelt wurden.²¹

19

2018-05-05_ÖP2_Protokoll.pdf
2018-05-05_Machbarkeitsstudie_kurz.pdf
2018-05-05_ÖP2_Fotodokumentation.pdf

20

2018-06-08_Vorbereitungs-WS_Protokoll.pdf

21

2018-06-23_Stadtbahn_Eingebungen_Fotoprotokoll.pdf

3.5.6 Abstimmung mit Behindertenverbänden

Am 12. Juni 2018 präsentierte die Stadt Köln dem Arbeitskreis Barrierefreies Köln die Machbarkeitsstudie zur Variantenfindung. Die unterschiedlichen Varianten wurden besprochen und diskutiert. Die Vertreter der Behindertenverbände sprechen sich für eine oberirdische Variante aus. Wichtige Argumente sind im Hinblick auf die Barrierefreiheit das Erreichen der Bahnsteige und die Qualität der Umsteigebeziehungen der oberirdisch gelegenen Haltestellen. Ebenso sind die Reduzierung und die Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs mit Stärkung des Umweltverbundes ein großes Anliegen. Die Präferenz des Arbeitskreises hinsichtlich der zur Diskussion stehenden Varianten wird in die Beschlussvorlage eingearbeitet werden. Daraus entstandene Anregungen, Kritik und Wünsche wurden aufgenommen und bei der Abschlusskonferenz der Öffentlichkeit neben weiteren Eingaben auf Stellwänden vorgestellt.²²

3.5.7 Auswertungskonferenz

Den Abschluss der ersten Phase der Bürgerbeteiligung bildete am 30. Juni 2018 die Abschlusskonferenz im Historischen Rathaus. Rund 250 Kölnerinnen und Kölner nahmen teil. Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Andrea Blome, Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, sowie Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, stellten sich Fragen und Aussagen aus dem Plenum. Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland GmbH und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, hob in einem Vortrag die Wichtigkeit einer zeitnahen Entscheidung zum Ausbau des ÖPNV für den gesamten Nahverkehr in der Region hervor.

Im Zentrum standen die Ergebnispräsentationen der Gruppen aus den drei Konsultationsperspektiven. Die Veranstaltungsteilnehmerinnen und -teilnehmer erarbeiteten in 36 Arbeitsgruppen eine Resonanz auf diese Ergebnisse und hatten die Möglichkeit, sich im Rahmen einer umfassenden, begleitenden Ausstellung über alle bisherigen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zu informieren. Neben der KVB und der Stadtverwaltung stellten sich auch diverse Interessengruppen (Agora, VCD, IG oben bleiben, Pro Bahn) den Fragen der Anwesenden. Mit einer Plenumsdiskussion fand die Veranstaltung ihren Abschluss.²³

22

Gesammelte Bürgereingaben

23

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Präsentation_Gesamt.pdf

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Präsentation_DrReinkober.pdf

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Mitschrift_Interviews-und-Plenum.pdf

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Fotoprotokoll.pdf

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Fotodokumentation

4. Ergebnis des Prozesses in der Zusammenfassung

Im Rahmen der umfangreichen Bürgerbeteiligung wurde in der Auftaktveranstaltung, in drei Konsultationsgruppen mit insgesamt 200 Teilnehmenden an mehreren Terminen sowie in der Abschlussveranstaltung der Status-quo der Verkehrssituation im Bereich der Ost-West-Achse analysiert. Es wurden Anforderungen erarbeitet und es wurde um Variantenempfehlungen gerungen. Eine eindeutige Empfehlung ließ sich abschließend nicht formulieren. Es ließen sich jedoch Tendenzen bezüglich der Planungsvarianten erkennen.

4.1 Ergebnisse der Konsultationsgruppen

Die Ergebnisse der Konsultationsperspektiven im Einzelnen lauten:

4.1.1 Individualverkehr

Übergeordnete Ziele

- Der motorisierte Individualverkehr soll deutlich reduziert werden.
- Der motorisierte Individualverkehr soll entschleunigt werden.
- Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr sollen zugunsten von Umweltverbund, Ladezonen und öffentlicher Nutzung ersetzt werden.
- Die Aufenthaltsqualität des Stadtraums soll gesteigert werden.
- Der Betriebsablauf des ÖPNV soll mit einer Vorrangschaltung verbessert werden.
- Für den ÖPNV-Ausbau braucht es zeitnahe Entscheidungen der Politik.

Konkrete Gestaltungsempfehlungen

- Pro Richtung soll der motorisierte Individualverkehr nur noch auf einer Fahrspur geführt werden.
- Die Komplexität der Kreuzungen soll deutlich reduziert werden.
- Die Radwege sollen sicher und maximal breit ausgebaut werden.
- Die Fußwege sollen sicher, attraktiver und maximal breit ausgebaut werden.

Variantenempfehlung

Jetzt soll die Variante 5, der oberirdische Ausbau, umgesetzt werden.

Es soll währenddessen untersucht werden, wie sich Kapazitätsbedarfe verteilen und Mobilität entwickelt. Daraus sollen Schlüsse gezogen werden, um das Gesamtnetz für die Mobilität der Zukunft zu entwickeln.

Argumente, die gegen die oberirdische Variante sprechen, sind:

- Ein Tunnel böte mehr Möglichkeiten, den Straßenraum zu gestalten.
- Unterirdisch läuft der ÖPNV störungsfreier.
- Einfacher Umstieg von U-Bahn zu U-Bahn am Heumarkt und Neumarkt bei Tunnellösung.
- Die Ost-West-Achse hätte ohne Bahn weniger trennende Wirkung zwischen Nord und Süd.

Die wesentlichen Argumente für die oberirdische Variante sind:

- Oberirdisch zu bauen, ist die günstige Alternative.
- Kürzere Bauzeit und damit schnelle Kapazitätserweiterung der KVB.
- Gleiche ÖPNV-Kapazität wie ein Tunnel.
- Weitere Varianten können ohne Zeitdruck tiefgehender untersucht werden.
- Zukünftige Mobilitätsentwicklungen können besser untersucht werden.
- Oberirdische Haltestellen sind schnell und barrierefrei erreichbar.

- Keine Tunnelmünder im öffentlichen Raum.
- Oberirdisch bleiben ÖPNV-NutzerInnen Teil des Stadtlebens.
- Geringere Risiken beim Bau (insbesondere bzgl. der Archäologie).
- Bester Kosten-Nutzen-Faktor aller Varianten.

4.1.2 Anwohner und Anrainer

Übergeordnete Ziele

- Der motorisierte Individualverkehr soll deutlich reduziert werden.
- Die Aufenthaltsqualität der Plätze und der Straßenräume soll gesteigert werden.
- Die Umgestaltung von Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße soll fair erfolgen – bzgl. der Qualitäten und Nachteile.

Konkrete Gestaltungsempfehlungen

- Die Radwege sollen ausgebaut und sicherer werden.
- Die Qualität der Haltestellen soll verbessert werden: barrierefrei, sicherer, breiter, hübscher.

Variantenempfehlung

Auf der Ost-West-Achse tendieren wir zu einer Tunnellösung. Auf dem Abzweig der Linie 9 Richtung Universität zu einer oberirdischen Lösung.

Argumente, die gegen diese Empfehlung sprechen, sind:

- Die Rampen sind städtebaulich nicht integrierbar.
- Die Rampe Jahnstraße ist für Anwohner sehr kritisch.
- Ein Tunnel würde den Verkehr am Zülpicher Platz entzerren.
- Der Tunnelbau dauert länger als der oberirdische Ausbau.
- Möglicher Entfall der Haltestelle Mauritiussteinweg.

Die wesentlichen Argumente für diese Empfehlung sind:

- Es entsteht Platz für eine bessere Strukturierung der Verkehrsteilnehmer.
- Die Veedelsqualität rund um den Zülpicher Platz würde durch eine U-Bahn gefährdet.
- Ein Tunnel entlang der Ost-West-Achse schafft Platz für eine Neugestaltung.
- Am Neumarkt ist eine oberirdische Lösung zu komplex.
- Rampen entstünden nur an Randlagen der Ost-West-Achse.

4.1.3 ÖPNV-Nutzer

Übergeordnete Ziele

- Der motorisierte Individualverkehr soll deutlich reduziert werden.
- Frei werdender Stadtraum muss zugunsten des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV) gehen – und nicht zugunsten des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Kapazität der KVB soll deutlich ausgebaut werden.
- Auch in der konkreten Planung soll es eine Bürgerbeteiligung geben.

Konkrete Gestaltungsempfehlungen

- Die Qualität der Haltestellen soll verbessert werden: barrierefrei, sicherer, breiter, hübscher.

Variantenempfehlung

Entweder soll die oberirdische Lösung umgesetzt werden, oder eine lange Tunnellösung.

(Dazwischen war die Gruppe pari-pari, 23 für oberirdisch, 20 für langen Tunnel.)

Argumente, die gegen eine oberirdische Lösung sprechen, sind:

- Bahntrassen und Straßenführung kreuzen sich weiterhin.
- Längere Fahrzeiten der Bahn als bei langer Tunnelvariante.
- Längere Bahnsteige nehmen viel Platz ein.

Die wesentlichen Argumente für eine oberirdische Variante sind:

- Kürzeste Bauzeit aller Varianten.
- Die Kapazitätserhöhung der KVB würde erreicht.
- Keine Tunnelrampen im Stadtbild.
- Kein Eingriff in die historische Substanz.
- Weil weniger Ressourcen benötigt werden, entsteht Spielraum für andere Projekte.

Argumente, die gegen eine lange Tunnellösung sprechen, sind:

- Sehr lange Bauzeiten.
- Unkalkulierbare Baurisiken (wegen des historischen Untergrunds).
- Hohe Kosten und fragliche Förderfähigkeit.

Argumente, die für eine lange Tunnellösung sprechen, sind:

- Der Bahnverkehr wird völlig unabhängig von anderen Verkehrsteilnehmern.
- Höhere Fahrplanstabilität der KVB.
- Ein Tunnel schafft Platz an der Oberfläche.²⁴

4.2 Zusammenfassung der Variantenempfehlungen der Konsultationsgruppen

Alle drei Konsultationsgruppen haben folgende Ziele gemeinsam:

- Reduzierung und Rückbau des motorisierten Individualverkehrs.
- Ausbau des Umweltverbundes: Radwege, Fußwege, ÖPNV-Kapazitäten.
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und den Straßen.

Bezüglich der Planungsvarianten lassen sich folgende Tendenzen erkennen:

- Die Gruppe der Anwohner und Anrainer plädiert für eine Tunnellösung auf der Ost-West-Achse; auf dem Abzweig der Linie 9 Richtung Universität für eine oberirdische Lösung.
- Die Gruppe Individualverkehr spricht sich für Variante 5, den oberirdischen Ausbau aus.
- Die Gruppe der ÖPNV-Nutzer möchte entweder eine oberirdische oder aber eine lange Tunnellösung.

Darüber hinaus lassen sich folgende Tendenzen formulieren:

- Die Befürworter einer Tunnelvariante sprechen sich für eine möglichst lange Lösung auf der Ost-West-Achse aus.
- Alle Gruppen sprechen sich gegen die kurze Tunnelvariante aus.
- Ein Tunnel unter dem Grüngürtel (lange Tunnelvariante B) wird von allen Gruppen als sinnlos erachtet.²⁵

²⁴

2018-06-08_Vorbereitungs-WS_Protokoll.pdf

²⁵

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Präsentation_Gesamt.pdf

4.3 Resonanz der Teilnehmenden der Auswertungskonferenz

Alle drei Konsultationsgruppen, Individualverkehr, Anwohner und Anrainer sowie die beiden ÖPNV-Gruppen, wurden von den 250 anwesenden Bürgerinnen und Bürgern in ihren Variantenempfehlungen bestätigt, die jeweiligen Argumentationen als nachvollziehbar bewertet.²⁶

4.4 Leitgedanken für die Qualität der Planung

Als Kernerkenntnisse für die weitere Planung wurden folgende Leitgedanken festgehalten:

1. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs,
2. Ausbau des Umweltverbundes (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV),
3. Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Straßen unter der Prämisse der Verlängerung der Haltestellen.²⁷

4.5 Ausblick

Am Ende der Auswertungskonferenz wurde der weitere Prozess im Überblick präsentiert:

- bis Mitte September: weitere Untersuchung der ergänzenden Varianten
- ca. Ende Oktober/Anfang November: weitere öffentliche Veranstaltung
- November: Einbringung in den politischen Abstimmungsprozess
- bis Ende 2018: angestrebte Beschlussfassung durch den Stadtrat²⁸

²⁶

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Fotoprotokoll.pdf

²⁷

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Präsentation_Gesamt.pdf

²⁸

2018-06-30_Auswertungskonferenz_Präsentation_Gesamt.pdf

5. Making of

5.1 Stakeholder-Veranstaltung

5.2 Auftakt Dialog-Forum

5.3 Konsultationsformate

5.3.1 Expeditionen (AA1, IV1, ÖP1)

5.3.2 Workshops (AA2, IV2, ÖP2)

5.3.3 Vorbereitungs-Workshop zur Auswertungskonferenz

5.3.4 Auswertungskonferenz

Impressum

Auftraggeber:	Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB)
Verantwortlich:	Klaus Harzendorf, Leiter Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung
Konzeption, Moderation, Text:	Marc Jaschik, Oliver Behnecke, Anja Rose team m&m Werbeagentur GmbH u. Co KG Büro Bremen Konsul-Smidt-Straße 24 28217 Bremen Tel +49 179 5973991
Gestaltung:	team m&m werbeagentur GmbH u. Co KG Büro Augsburg Konrad-Adenauer-Allee 51 86150 Augsburg
Mitarbeit:	Frank Jusen, Tobias Kolf, Heidrun Langhans, Gudrun Meyer, Britta Schütz, Anja Tümmeler, Carsten Ploschke
Fotografen:	Sabine Große-Wortmann Pascal Nordmann
Abbildungen:	WES GmbH LandschaftsArchitektur VKT – Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH