

## Was die Stadt Köln/KVB planen. Ausbau der Ost/West Achse.



Aussage der Stadt: Weil die Taktzeiten der Stadtbahnlinie 1 in der Innenstadt nicht mehr verdichtet werden können, realisieren wir eine andere Lösung:

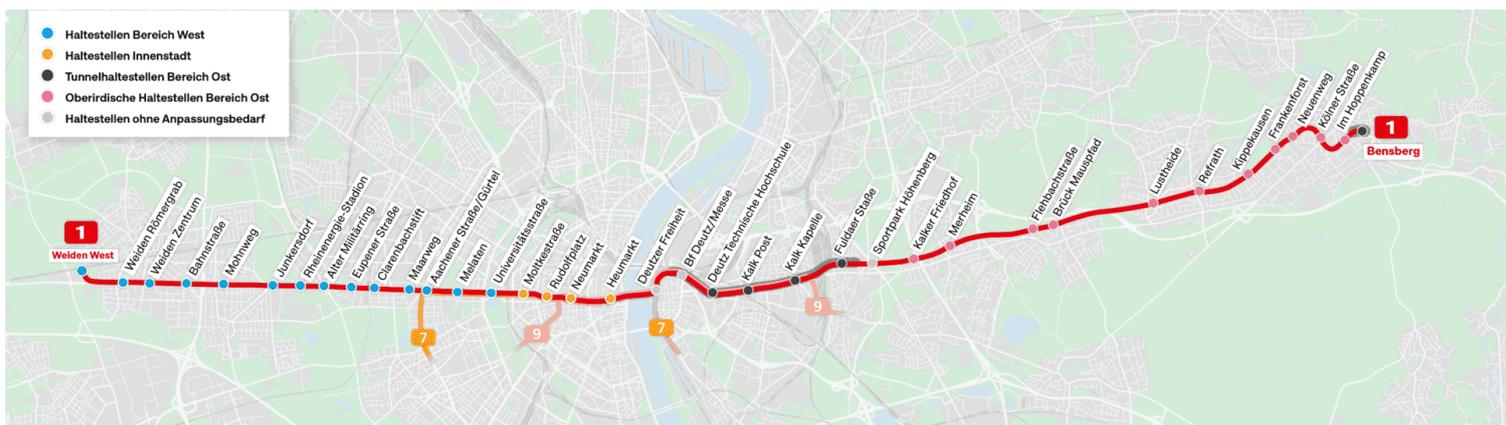
Die eingesetzten Stadtbahnen werden zukünftig 90 statt 60 Meter lang sein;  
die dann 50 Prozent mehr Fahrgäste als bisher aufnehmen können.

- **Im Jahr 2011**
- **Beschlussvorlage für 90 Meter Züge auf der Ost-West Achse.**

Wo verläuft die Ost-West-Achse?

Die Ost-West-Achse ist der Verlauf der Stadtbahnlinie 1

Die Linie 1 verkehrt auf der Ost-West-Achse zwischen Weiden West und Bensberg. Für den geplanten Einsatz längerer Stadtbahnen werden 34 der insgesamt 37 Haltestellen auf der Ost-West-Achse neu gebaut oder umgestaltet. Die drei Haltestellen Deutzer Freiheit, Bahnhof Deutz/Messe und Sportpark Höhenberg bieten bereits genügend Platz und werden im Projekt Ost-West-Achse nicht verändert.



## **Politischer Grundsatzbeschluss:**

Gemäß dem Ratsbeschluss vom 18. Dezember 2018 ist eine Kapazitätserweiterung durch den Einsatz längerer Bahnen auf der Stadtbahnlinie 1 vorgesehen. Damit hier zukünftig längere Stadtbahnen eingesetzt werden können, muss die Ost-West-Achse umgestaltet werden. Für die Kölner Innenstadt sollen zwei mögliche Alternativen gleichberechtigt geprüft werden: Eine oberirdische und eine unterirdische Streckenführung.

## **Die Planungsbereiche**

Für die Planungen wurde die Ost-West-Achse in vier Bereiche gegliedert, die als Teilprojekte betrachtet werden:

- den Bereich West,
- die Innenstadt,
- die oberirdischen Haltestellen im Bereich Ost und
- Bestandstunnel im Bereich Ost.

## **Bereich West**

Der Bereich West beginnt an der Haltestelle Weiden West und reicht bis zur Universitätsstraße im Inneren Grüngürtel. Auf dieser Strecke müssen alle Bahnsteige verlängert oder neu gebaut werden. Zudem werden unter anderem zwei Wendeanlagen (Junkersdorf und Eisenbahnring) angepasst.

## **Innenstadt**

Der Bereich Innenstadt erstreckt sich von der Universitätsstraße bis zur Deutzer Brücke und wird entweder ober- oder unterirdisch ausgebaut. Die zwei Möglichkeiten wurden in gleicher Tiefe untersucht und in der Beschlussvorlage zum Variantenentscheid vorgestellt.

Die Beschlussvorlage "Politischer Variantenentscheid für die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse, Bereich Innenstadt" wurde dem Rat der Stadt Köln am 29. Mai 2024 in die politischen Gremien eingebracht.

Mit dieser befasste sich der Rat am 24. Juni 2024.

Folgetermin 10. September 2024.

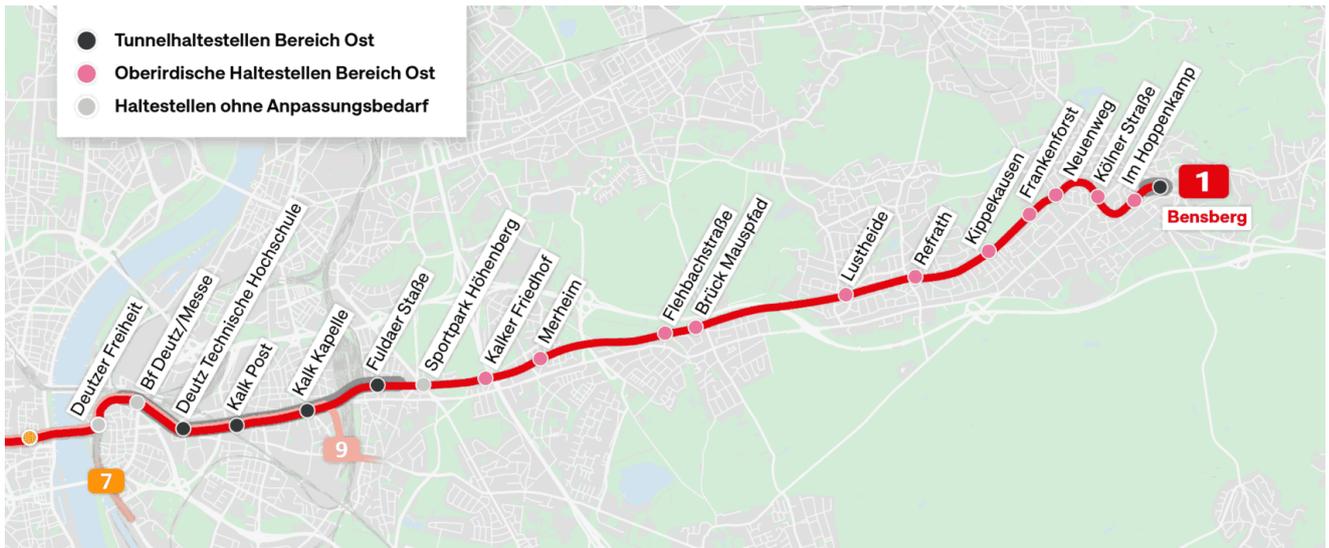
Folgetermin am 29. Oktober 2024.

## Bereich Ost: Oberirdische und unterirdische Haltepunkte

Der Bereich Ost von der Technischen Hochschule in Deutz bis nach Bensberg ist in zwei Planungsbereiche aufgeteilt:

Zum einen werden fast alle oberirdischen Bahnsteige verlängert.

Zum anderen werden an den Tunnelhaltestellen die Brandschutzeinrichtungen und Zugänge angepasst.



## Zeitachse:

**2024**

### Bereich Innenstadt:

Nach dem politischen Beschluss für eine der beiden Planungsalternativen wird mit der Entwurfsplanung für die ausgewählte Alternative gestartet und die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet. Mit diesem Verfahren wird in Deutschland bei großen Infrastrukturvorhaben das Baurecht erworben.

### Bereich West:

Nach der Bestätigung der Vorzugsvarianten durch den Rat der Stadt Köln startet die Entwurfsplanung für die 14 Haltestellen im Bereich West.

Außerdem werden die Genehmigungsverfahren für die Haltestellen im Bereich West eingeleitet.

### Bereich Ost:

Auch für den Bereich Ost wird voraussichtlich mit dem Genehmigungsverfahren begonnen. Für die oberirdischen Haltestellen im Bereich Ost befinden sich zurzeit in der Fertigstellung der Vorplanung. Bei den ersten oberirdischen Haltestellen wurde bereits mit der Entwurfsplanung begonnen.

Für die Ertüchtigung der vier unterirdischen Haltestellen im Bereich Ost werden die Ausschreibungsunterlagen für die Planer-Leistungen finalisiert.

### **2025**

Förderung der Gesamtmaßnahme:

Die Umgestaltung der Ost-West-Achse Köln soll über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden. Die Unterlagen für den Förderantrag können nach dem Ratsbeschluss erarbeitet und voraussichtlich 2025 eingereicht werden.

### **2026**

Bereich Innenstadt:

Nach dem Abschluss der Entwurfsplanung – frühestens ab 2026 – können die Planfeststellungsunterlagen einreicht werden und das Genehmigungsverfahren für den Bereich Innenstadt beginnen.

Das ist abhängig davon, wann die Entscheidung über den Ausbau in der Innenstadt vom Rat der Stadt Köln getroffen wird.

### **2027**

Bereich Ost und West:

Die Bauausführungen der oberirdischen Haltestellen in den Bereichen Ost und West können nach heutiger Planung frühestens Mitte 2027 beginnen. Das ist abhängig von der Dauer der Genehmigungsverfahren und der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme.

## **2028**

Bereich Ost:

Die Bauausführungen der unterirdischen Haltestellen im Bereich Ost können nach aktueller Planung Mitte 2028 beginnen. Auch das ist abhängig von der Dauer der Genehmigungsverfahren und von der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme.

## **2029**

Bereich Innenstadt:

Frühestens ab Mitte 2029 kann der Bau in der Innenstadt beginnen. Auch das ist abhängig von der Dauer der Genehmigungsverfahren und von der Förderzusage für die Gesamtmaßnahme.

## **2030**

Die 90 Meter langen Stadtbahnen können starten: Die Bauausführungen an den oberirdischen Haltestellen im Bereich West und Ost werden nach jetzigem Planungsstand 2030 beendet. Damit können die 90-Meter-Stadtbahnen nach heutigem Stand in Betrieb genommen werden.

Im Bereich Innenstadt wird der Betrieb mit 90-Meter-Stadtbahnen durch Bauzwischenzustände ermöglicht.

### **Bauzwischenzustand**

Die neuen 90-Meter-Züge sollen auf der Ost-West-Achse fahren, sobald die Baumaßnahmen im Bereich Ost und West beendet sind. Die Bauarbeiten im Bereich Innenstadt sind dann noch nicht fertiggestellt. Damit die Züge bereits während der Baumaßnahme in der Innenstadt verkehren und an den Haltestellen halten können, müssen die Haltestellen Moltkestraße, Rudolfplatz, Neumarkt und Heumarkt als Provisorium verlängert oder verlegt werden. Diese Provisorien sind die sogenannten Bauzwischenzustände.

## **2034**

Bereich Innenstadt (bei oberirdischer Alternative):

Nach heutiger Planung ist das Bauende im Bereich Innenstadt bei einem oberirdischen Ausbau im Jahr 2034.

## **2040**

Bereich Innenstadt (bei unterirdischer Alternative):

Bei einem unterirdischen Ausbau in der Innenstadt gehen wir derzeit von einem Bauende im Jahr 2040 aus.

### **Aufgabenteilung von KVB und Stadt Köln**

Gemeinsam führen die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) den Ausbau der Ost-West-Achse durch – eines der größten und bedeutendsten Verkehrsprojekte Kölns. Dabei übernehmen die städtischen Ämter die Gesamtprojektleitung. Die Stadt Köln verantwortet zudem die linksrheinische Planung, das heißt den Bereich West und die Innenstadt. Die KVB ist zuständig für den Ausbau der oberirdischen Haltestellen sowie die Ertüchtigung der unterirdischen Haltestellen im Bereich Ost, auf der rechten Seite des Rheins.

### **Was haben beide Planungen, oberirdischer oder unterirdischer Streckenverlauf im Bereich Innenstadt, gemeinsam?**

Beide Planungen sind auch mit dem Ziel entwickelt worden, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu verbessern. Deshalb ist die Neuorganisation des Fuß-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehrs in beiden Alternativen vergleichbar:

- ein Kfz-Fahrstreifen pro Fahrtrichtung
  - Tempolimit 30 km/h in der Innenstadt
  - Durchgangsverkehr weitgehend herausgenommen
  - eine Zufahrts- und Anliefermöglichkeit für Anwohnende und Geschäfte ist sichergestellt
  - die Fahrbahn, die nördlich um den Neumarkt herumführt, sowie das dortige Stadtbahngleis entfällt
  - in der Aachener Straße und der Richard-Wagner-Straße werden die Verkehre neu geordnet und nach Kfz- sowie Stadtbahnverkehr gebündelt
- Beide Alternativen sind finanziell durch den Bund und das Land förderfähig.  
Dafür ist eine bundesweit standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung durch

einen externen Gutachter in enger Abstimmung mit den Fördergeldgebern durchgeführt worden.

Nach heutigem Planungsstand können die 90-Meter-Stadtbahnen im Jahr 2030 auf der Ost-West-Achse fahren. In der Innenstadt wird der Betrieb sowohl bei einem unterirdischen als auch oberirdischen Ausbau zunächst durch Bauzwischenzustände ermöglicht.

### **Oberirdische Alternative für den Stadtbahn-Ausbau in der Innenstadt**

Bei der Vorplanung der oberirdischen Stadtbahnführung steht die Frage im Mittelpunkt: Was ist die beste Strecke für die Stadtbahn, damit sie ideal mit den Wegen für Busse, Autos, Fahrräder und Fußgänger zusammenwirkt – und alle Verkehrsteilnehmende so gut wie möglich von A nach B kommen.

Die genaue Gestaltung der Verkehrswege und Haltestellen wird weiter ausgearbeitet, falls der Rat der Stadt sich für die oberirdische Alternative entscheidet.

### Vor- und Nachteile der oberirdischen Alternative

Die ober- und unterirdische Planungsalternativen wurden anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs qualitativ beurteilt und der jeweilige Nutzen und Aufwand der Alternativen einander gegenübergestellt. Zusammengefasst hat die oberirdische Alternative gegenüber der unterirdischen Alternative folgende Vor- und Nachteile:

#### **Vorteile:**

- ebenerdiger und meist schnellerer Zugang zu den Bahnsteigen
- positivere Treibhausgas-Bilanz des Baus
- weniger Baumfällungen notwendig
- geringere Investitions- und Instandhaltungskosten
- kürzere Bauzeit, kleinere Baugruben und leichtere Bauabwicklung

#### **Nachteile:**

- höhere Störanfälligkeit der Stadtbahn-Fahrten

- höhere Wartezeiten an Kreuzungen für alle Verkehrsteilnehmenden
  - weniger verfügbare Fläche zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
  - höhere Auswirkung durch Schall und Erschütterungen
  - Die Beschlussvorlage und den umfangreichen Kriterienkatalog
- Unterirdische Alternative für den Stadtbahn-Ausbau in der Innenstadt  
 Bei der zweiten Alternative sind ein Tunnel und unterirdische Haltestellen geplant. Die Vorplanungen beinhalten nicht nur die Architektur der Bauwerke (inklusive Bahnsteige, Zwischenebenen, Aufzüge und Treppenanlagen), sondern auch die Gestaltung der Oberflächen. Denn: Wenn die Stadtbahn unterirdisch fährt, wird an der Oberfläche Raum frei. Die zur Verfügung stehenden Flächen werden nach Bedarf und Zielsetzung neu aufgeteilt. Dem Rad- und Autoverkehr wird dabei an der Oberfläche gleichermaßen Platz eingeräumt wie bei der oberirdischen Alternative. Der Fußverkehr erhält bei der unterirdischen Alternative mehr Platz an der Oberfläche.

#### Vor- und Nachteile der unterirdischen Alternative

Die ober- und unterirdische Planungsalternativen wurden anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs qualitativ beurteilt und der jeweilige Nutzen und Aufwand der Alternativen einander gegenübergestellt. Zusammengefasst hat die unterirdische Alternative gegenüber der oberirdischen Alternative folgende Vor- und Nachteile:

#### **Vorteile:**

- größere betriebliche Stabilität
- geringere Verlustzeiten für alle Verkehrsteilnehmenden
- mehr verfügbare Fläche zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- geringere Belastungen durch Schall und Erschütterungen.

#### **Nachteile:**

- kein ebenerdiger Zugang zu den Bahnsteigen
- schlechtere Treibhausgas-Bilanz des Baus
- mehr Baumfällungen notwendig
- höhere Investitions- und Instandhaltungskosten
- längere Bauzeit, größere Baugruben und kompliziertere Bauabwicklung

Trotz der höheren Investitionskosten zeigt eine gutachterliche Beurteilung, dass die unterirdische Alternative (so wie auch die oberirdische Alternative) ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis hat und die zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich mit bis zu 90 Prozent förderfähig sind.

## **Die Beschlussvorlage mit dem umfangreichen Kriterienkatalog**

Ertüchtigung der Strecke zw. Heumarkt und Universitätsstr.

CDU: Für die Tunnellösung

Grüne: Für die oberirdische Lösung

SPD: Für die Tunnellösung ab Deutz unter dem Rhein.

FDP: Für die Tunnellösung bis über die Universitätsstr.; mit erster oberirdischer Haltestelle „Melaten“ Die Tunnellösung schon ab Deutz unter dem Rhein ist auch für die FDP eine mögliche Option.

Linke: Verzicht auf Langzüge, Taktverdichtung durch versetzte Doppelhaltestellen. Keine Tunnellösung.

Änderungsantrag der Fraktion Die Linke. vom 10.09.2024

aus Sitzung 10.09.2024 Verkehrsausschuss.

Die Beschlussfassung wurde vor Eintritt in die Tagesordnung mehrheitlich gegen die Fraktion „Die Linke“ vertagt auf die nächste Sitzung am 29.10.2024.

Volt: Letzter Stand vom März 2024, bisher noch keine Variantenentscheidung getroffen.

AFD: Auf der Internetseite der Partei, Fraktion Köln, zurzeit keine Meinungsäußerung gefunden.

Die Partei: Auf der Internetseite der Partei, Fraktion Köln, zurzeit keine Meinungsäußerung gefunden.

Klima Freund und GUT: Auf der Internetseite der Partei, Fraktion Köln, zurzeit keine Meinungsäußerung gefunden.

Nachdem die meisten Parteien im Kölner Rat bereits wieder Änderungsanträge zum Variantenentscheid der Stadtverwaltung eingereicht haben, kann wohl zurzeit davon ausgegangen werden, dass es vor der nächsten Kommunalwahl im Herbst 2025 keinen Beschluss geben wird.

**Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Michael Theurer mahnt zur Eile an: „Köln muss sich ranhalten, denn auch andere Städte haben entsprechende Projekte.“ Und die Fördertöpfe sind endlich.....**

Sitzung Verkehrsausschuss vom 29.10.2024,  
Ergebnis: Keine Entscheidung.

**Nächste Sitzung:**

Am 12.Nov.2024 als Sondersitzung. Öffentliche Sitzung.

- Politischer Variantenentscheid für die Kapazitätserweiterung auf der Ost/West-Achse, Bereich Innenstadt
- Änderungsantrag der Fraktion Die Linke. vom 10.09.2024. s.o.

Wir bleiben am Ball.....

Gez.

Andreas Ritter