

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat, Dienststelle  
VIII/66/661/1  
661/12

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Durchführung einer Bürgerbeteiligung im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ost-West-Achse zwischen Deutzer Brücke und der Universitätsstraße**

### Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.09.2017
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	14.09.2017
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	18.09.2017
Stadtentwicklungsausschuss	21.09.2017
Verkehrsausschuss	10.10.2017

### Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, auf Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die zukünftige Umgestaltung der Ost-West-Achse im Zusammenhang mit der Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1 im Abschnitt zwischen Deutzer Brücke und Universitätsstraße, die Durchführung einer Bürgerbeteiligung in Form einer ergebnisoffenen Diskussion zur Ermittlung einer Vorzugsvariante mit einer externen Moderation und Begleitung in die Wege zu leiten.

**Haushaltsmäßige Auswirkungen** **Nein**

<input type="checkbox"/> <b>Ja, investiv</b>	Investitionsauszahlungen	_____€
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Ja, ergebniswirksam</b>	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>ca. 150.000,00</u> €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %

**Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€
c) bilanzielle Abschreibungen	_____€

**Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:**

a) Erträge	_____€
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____€

**Einsparungen: ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____€
b) Sachaufwendungen etc.	_____€

Beginn, Dauer

\_\_\_\_\_

**Begründung:**1. Beschlusslage und Bedeutung

Mit Beschluss vom 05.05.2009 (siehe Session-Vorlage 5681/2008) nahm der Rat der Stadt Köln den vom Verein [Unternehmer für die Region Köln e. V.](#) an den Oberbürgermeister der Stadt Köln übergebenen städtebaulichen Masterplan für die Kölner Innenstadt an. Er beschloss den städtebaulichen Masterplan Innenstadt als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Einwicklung der Innenstadt.

Der Masterplan für die Kölner Innenstadt ist zu sehen als "Regiebuch der künftigen Entwicklung", als Handlungskonzept und Zielvorgabe für die Umsetzung einer Vielzahl von Einzelprojekten und Aktivitäten. Er soll wirtschaftliche und demografische Entwicklungen berücksichtigen und konzeptionelle Aussagen zu funktionalen, gestalterischen, freiraumplanerischen, verkehrstechnischen, sozialen und kulturellen Aspekten formulieren. Für die Ost-West-Achse empfiehlt der Masterplan mittelfristig die oberirdische Führung der Stadtbahn.

Im Weiteren wurde die Verwaltung beauftragt, den Masterplan schrittweise umzusetzen. Auch soll die interessierte Öffentlichkeit über den Fortschritt der Umsetzungsarbeiten informiert werden und die Gelegenheit erhalten, Anregungen und Hinweise zu geben.

Bereits 1982 wurde bei der durch die Stadt Köln erstellten „Konzeption für das zukünftige Schienennetz des öffentlichen Personennahverkehrs in Köln“ für den Bereich Heumarkt sowie den anknüpfenden Bereich in Richtung Westen eine unterirdische Stadtbahnführung vorgesehen. Am 24.03.1992 hat der Rat der Stadt Köln die Verwaltung beauftragt, die Planung der Nord-Süd Stadtbahn unter Berücksichtigung einer Verknüpfungshaltestelle Heumarkt aufzunehmen. Bei diesen Planungen sollte das Wettbewerbsergebnis zur Gestaltung der Ost-West-Strecke, welches hier ebenfalls eine Tieferlegung beinhaltete, berücksichtigt werden. So wurde die Maßnahme in der Programmanmeldung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 1992 ange-

meldet. In den darauf aufbauenden Beschlüssen zur Nord-Süd-Stadtbahn am 27.06.1996 zur Variantenuntersuchung hat sich die Politik für eine unterirdische Lage der Haltestelle Heumarkt ausgesprochen. Im Rahmen des erweiterten Planungsbeschlusses der Nord-Süd-Stadtbahn hat der Rat am 14.11.2002 beschlossen, dass bei der Realisierung die spätere Tieferlegung der Ost-West-Stadtbahn berücksichtigt werden soll. Zusätzlich wurde diese Vorleistung für das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln mit Datum vom 15. Januar 2001 für diese Haltestelle, die für die Tieferlegung der Ost-West-Strecke erforderlich ist, beantragt und von der Bezirksregierung genehmigt. Somit bestand auch die Möglichkeit einer Zuwendungsbewilligung für die Haltestelle Heumarkt. Die so mit der Vorleistung gebaute Haltestelle wurde 2013 fertig gestellt.

Am 10.05.2011 (siehe Session-Vorlage 5221/2010) hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für die Ost-West-Achse im Abschnitt zwischen Deutzer Brücke und Universitätsstraße mit dem Ziel anzufertigen, in erster Linie die Machbarkeit der oberirdischen Führung der Langzüge der Stadtbahn und der Umsetzungsmöglichkeiten der Vorschläge des städtebauliches Masterplanes Innenstadt aus verkehrlicher Sicht zu prüfen. Darüber hinaus sollte eine kurze Tunnelvariante alternativ betrachtet werden.

Nach einer europaweiten Ausschreibung zur Erstellung des entsprechenden Verkehrsgutachtens hat der Verkehrsausschuss am 06.05.2014 (siehe Session-Vorlage 0965/2014) die Erteilung des Auftrages an die Bietergemeinschaft VKT und BSV beschlossen.

Um der wachsenden Kölner Bevölkerung und den Bedürfnisse nach einer zukunftsorientierten und umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung Rechnung zu tragen, wurde im Jahre 2014 ein Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung „Köln mobil 2025“ entwickelt. Die neue Gestaltung der Ost-West-Achse hat elementare Bedeutung zur Erreichung der Modal-Split-Ziele.

Die zukünftige Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 1 kann aufgrund der heutigen sehr hohen Auslastung der Strecke nicht durch Taktverdichtung erreicht werden. Für das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten ist die Kapazitätsausweitung auf der Ost-West-Achse von zentraler Bedeutung. Die gesamtstädtische und regionale Bedeutung und Dringlichkeit der Ertüchtigung der Ost-West-Achse für den Stadtbahnverkehr ergibt sich zusätzlich aus den Entwicklungen von Stadtbahnverlängerungen nach Widdersdorf, Neubrück, Moitzfeld und Zündorf. Diese Erweiterungen sind nur möglich, wenn die Stadtbahnkapazitäten auf der bestehenden Linie erhöht werden.

Die Maßnahme ist bereits zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes und zur c-Zeile des Bundes (GVFG) angemeldet.

## 2. Verkehrliche und freiraumplanerische Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Ost-West-Achse

Das wesentliche Ziel des Verkehrsgutachtens ist eine Auseinandersetzung mit der Frage, ob die im Masterplan Innenstadt vorgeschlagene Umgestaltung der Ost-West-Achse aus verkehrlicher Sicht möglich ist. Da bei den verkehrlichen Veränderungen im städtischen Hauptverkehrsnetz die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennah- und motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle spielt, ist für die Umsetzung der Umgestaltung der Ost-West-Achse die Überprüfung der Machbarkeit der dem Masterplan zugrunde gelegten verkehrlichen Lösung unabdingbar.

Die Grundgedanken des Masterplans sind in der Konzeption übernommen worden, wie z.B. die Bündelung des IV auf der Richard-Wagner-Straße und des ÖPNV auf der Aachener Straße und die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der Südseite des Neumarktes.

Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens zeigt die verkehrlichen Wirkungen auf das gesamte Spektrum der Verkehrsarten im Zuge der Ost-West-Achse, das heißt bezogen sowohl auf Leistungssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und leistungsfähige und umweltgerechte Führung des motorisierten Individualverkehrs als auch auf Radverkehr, Fußverkehr und ruhenden Verkehr.

Um schlüssige und aus städtebaulicher Sicht eingehende Lösungen zu erzielen und diese der Kölner Politik, den betroffenen Interessengruppen und der Bürgerschaft überzeugend darzustellen sowie den städtebaulichen Fragestellungen ganzheitlich gerecht zu werden, wurde eine begleitende städtebauliche Ausarbeitung zur Studie der Ost-West-Achse erstellt. Bei der Freiraumplanung wurden straßenräumliche Ideen, Grundsätze, Strukturen und Identifikationsmerkmale entwickelt. Mit der Bearbeitung wurde das Büro WES beauftragt.

Der Kurzbericht zur Studie einschließlich der Freiraumplanung ist der Anlage 1 zu entnehmen.

## 2.1. Variante Masterplan und weiterentwickelte optimierte Variante des Masterplanes

Der Masterplan sieht eine Reorganisation der Ost-West-Achse sowohl verkehrlich als auch städtebaulich vor. Problematisch ist hier die Überlastung der Stadtbahn insbesondere im Bereich des Neumarktes. Als Lösung wird die Kapazitätserhöhung der Stadtbahn durch Langwagen oberirdisch oder in einem Tunnel gesehen. Der Masterplan empfiehlt perspektivisch die große Tunnellösung. Kurz- und mittelfristig sollte die oberirdische Führung der Stadtbahn beibehalten werden. Dies erfordert jedoch erhebliche gestalterische Anforderungen an die städtebauliche Integration der Stadtbahn in den Stadtraum.

Die zu Beginn des Verkehrsgutachtens durchgeführte Analyse zeigte, dass die Umsetzung der verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen zur Umgestaltung der Ost-West-Achse explizit nach Vorgaben des Masterplanes für eine oberirdische Führung der Stadtbahn nicht umsetzbar ist. So wurde festgestellt, dass die Abwicklung der Verkehre an mehreren Knoten gemäß Masterplanvariante nicht leistungsfähig wäre. Aus diesem Grund wurde im weiteren Verlauf der Machbarkeitsstudie eine optimierte Masterplanvariante entwickelt.

## 2.2. Verkehrsuntersuchung

Im Rahmen der Untersuchung wurden die verkehrliche Wirkung, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen MIV und ÖPNV, Erreichbarkeit der Quartiere, Rad- und Fußgängerführungen in drei räumlich unterschiedlichen Untersuchungsnetzen durchgeführt.

Das Verkehrsmodell prognostizierte die zukünftigen Verkehrsbelastungen für den MIV in der Innenstadt. Hierfür wurden die

- Verkehrsanalyse im Bestand 2014,
- Verkehrsprognose 2030 mit Prognose Nullfall, Prognose Masterplan, Prognose optimierter Masterplan und
- Umweltszenario 2030 auf der Grundlage des Strategiepapiers „Köln mobil 2025“ durchgeführt (Reduzierung des MIV-Anteils am Modal-Split in Köln auf 33 %).

Die Untersuchung der Prognose-Planfälle zeigt u. a. folgende Entwicklungen:

- Im Vergleich zum Bestand 2014 ist bei unveränderter Verkehrsmittelwahl durch die prognostizierte Einwohnerentwicklung und die dadurch zu erwartende Verkehrszunahme durch mehrere städtebaulichen Vorhaben mit einer Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der Ost-West-Achse im Durchschnitt mit 5%-10% zu rechnen.
- Alleine die Umgestaltung der Ost-West-Achse gemäß optimiertem Masterplan führt unter Berücksichtigung der geplanten Aufsiedlung von Köln zu einer Reduktion der Verkehrsmenge gegenüber dem Analysefall von 14-42 %. In der Richard-Wagner-Straße nimmt die Verkehrsmenge um 33-43 % zu und in der Aachener Straße (nördlich der Richard-Wagner-Straße) reduziert sich die Verkehrsmenge um 79-89 %.
- Der Vergleich des Umweltszenarios mit dem Prognosenufall zeigt, dass unter diesen Bedingungen der Kfz-Verkehr auf der Ost-West-Achse im Durchschnitt um 15%-23 % abnimmt.
- Im Gegensatz zu heute sieht der Masterplan vor, den gesamten KFZ-Verkehr in Ost-West-Richtung auf der Richard-Wagner-Straße zu konzentrieren. Ergebnis ist, dass die Zunahme

des KFZ-Verkehrs auf der Richard-Wagner-Straße mit ca. 30 % - 40 % im Vergleich zum Analysefall relativ moderat ausfällt. Wenn die zu erwartende Gesamtverkehrsmenge mit dem Prognosenullfall verglichen wird (Ergebnis wird eintreten wenn bis 2030 Köln ausschließlich wächst und keine anderen verkehrlichen Änderungen eintreten) ergibt sich hier eine Zunahme der KFZ-Verkehrsmenge auf der Richard-Wagner-Straße von lediglich 20% bis 33 %.

### 3. Bemessung der Verkehrsanlagen

Die Radverkehrsführung entspricht dem beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt. Auf der gesamten Achse wird der Radverkehr auf der Fahrbahn, auf den markierten, 1,50 – 2,00 m breiten Schutzstreifen und in allen Knotenpunkten direkt oder indirekt sicher geführt. Allerdings ist die Radfahrerquerung der Ost-West-Achse im Zuge der Nord-Süd-Fahrt noch nicht planerisch eingearbeitet. Sie erscheint aus heutiger Sicht aber möglich.

Die ausreichende Dimensionierung der Fußgängerquerungsanlagen wurde insbesondere auf den Hauptfußgängerachsen berücksichtigt. Die Querung der Stadtbahngleise wurde mit Ausnahme der Plätze Neumarkt und Rudolfplatz aufgrund der Anforderungen der Technischen Aufsichtsbehörde grundsätzlich als „Z-Überweg“ geplant.

Die Trassierung der Stadtbahngleise erfolgte für eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Der Regelquerschnitt mit einem Gleisachsenabstand von 3,10 m und seitlichen Abständen von beidseitig 1,85 m erlauben die Befahrung der Gleise durch Linienbusse. Die Länge der Bahnsteige beträgt 80 m, zuzüglich der Rampen (je 6 m). Die Barrierefreiheit ist berücksichtigt.

Der MIV wird in beiden Richtungen mit einem Regelquerschnitt von 5,50 m breiten überbreiten Fahrbahnen geführt. Seitlich werden 2,0 m breite Stellplätze für Parken, Laden und Liefern ausgewiesen. Die Knotenpunktentwürfe wurden so angelegt, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung in den Spitzenstunden eine Qualitätsstufe von mindestens D (ausreichende Verkehrsqualität) nach HBS (Handbuch zur Bemessung von Stadtstraßen) gewährleistet ist.

### 4. Entwurfsgrundsätze

#### 4.1 Masterplan

Grundsatz der Lösung ist die oberirdische Führung der Stadtbahn. Die wesentlichen Merkmale sind:

- Großzügige Anlage der Querungen für Fußgänger und Verbesserung der Anschlüsse für die Radfahrer
- gestalterische Aufwertung der Strecke und der Plätze
- Neuordnung der Plätze Rudolfplatz, Neumarkt und Heumarkt
- Verlagerung des IV auf die Südseite des Neumarkt
- Verlagerung der Stadtbahn zwischen Heumarkt und Rudolfplatz auf die Nordseite
- Bündelung des IV in beiden Fahrtrichtungen in der Richard-Wagner-Straße und der Stadtbahn in der Aachener Straße
- Reduzierung der Verkehrsflächen am Knotenpunkt Aachener Straße/Innere Kanalstraße

#### 4.2 Weiterentwickelter Masterplan

Grundsatz der Lösung ist die oberirdische Führung der Stadtbahn. Im Vergleich zum Masterplan wurden durch die vertiefte Verkehrsuntersuchung an mehreren Stellen Verbesserungen aus verkehrlicher Sicht erforderlich, die zu einer Weiterentwicklung des Masterplans geführt haben. Die Gesamtlösungen und deren Merkmale werden nachfolgend in den Abschnitten der Ost-West-Achse aufgelistet.

Heumarkt

- Verschiebung der Stadtbahnhaltestelle „Heumarkt“ nach Westen

- Umbau des Knotenpunktes Pipinstraße/Deutzer Brücke/Am Malzbüchel
- Verlegung der Bushaltestelle in die Straße „Heumarkt (südlich des Maritim-Hotels)
- Aufhebung der Ausfahrt vom Heumarkt in die Augustinerstraße
- Schließung der Fußgängerunterführung unter der nach Westen führenden Richtungsfahrbahn und der Stadtbahn

#### Strecke Heumarkt-Neumarkt

- Wechseln der Führung der Stadtbahn kurz vor dem Neumarkt, in Höhe der Kronengasse in die nördliche Seitenlage

#### Neumarkt

- Erschließung des Quartiers südlich des Neumarktes von Osten kommend ausschließlich über die Neuköllner Straße
- Ausgestaltung der Stadtbahnhaltestelle mit zwei Mittelbahnsteigen auf der Platzsüdseite
- Integration der Gleisanlage in die Platzfläche mit dem weitgehenden Erhalt des Baumbestandes
- Verlegung der Bushaltestelle vom Neumarkt in die Fleischmengergasse und Drehung der Einbahnrichtung der Lungengasse
- Keine Linksabbiegemöglichkeit von der Ost-West-Achse (Fahrtrichtung Westen) in die Straße Im Laach

#### Strecke Neumarkt–Rudolfplatz

- Führung des Linienbusverkehrs auf der Bahntrasse
- Erschließungsfahrbahn für die nördliche Bebauung der Hahnenstraße nördlich der Stadtbahntrasse

#### Rudolfplatz

- Verlegung der Bushaltestelle Rudolfplatz in die Aachener Straße westlich des Hohenzollernrings

### 4.3 Varianten Tieferlegung Stadtbahn

Die Stadtbahn von der Deutzer Brücke kommend schließt an die bereits im Rahmen des Baus der Nord-Süd-Stadtbahn vorgeleistete unterirdische Haltestelle Heumarkt an. Durch den Entfall der Stadtbahngleise an der Oberfläche zwischen Heumarkt und Neumarkt können die Seitenträume deutlich verbreitert werden. Die stadtgestalterischen Anforderungen für die Gestaltung der Trogbauwerke sind sehr hoch. Die freiraumplanerischen gestalterischen Lösungsansätze für die kurze Tunnellösung liegen vor (siehe Anlage 1). Als Anlage 2 sind grundsätzliche Überlegungen der KVB zu weiteren Tunnelvarianten beigefügt.

- Kurze Tunnellösung: Heumarkt bis Neumarkt  
Bei der kurzen Tunnellösung wird die Stadtbahn zwischen der Deutzer Brücke und östlich Neumarkt unterirdisch geführt. Noch kürzere Tunnelvarianten sind aus geometrischen Gründen nicht realisierbar. Das östliche Tunnelportal liegt zwischen Deutzer Brücke und Heumarkt und kann in die Platzfläche durch Teilüberdeckung integriert werden. Das westliche Tunnelportal liegt im Bereich zwischen dem früheren Aral-Parkhaus und dem Neumarkt. Die Stadtbahn taucht östlich des Neumarktes in der Cäcilienstraße in nördlicher Seitenlage auf.
- Mittlere Tunnellösung: Heumarkt bis Rudolfplatz  
Die Stadtbahn wird unter dem Neumarkt unterirdisch weiter geführt. Die Straßenverkehrsanlagen liegen südlich des Platzes. Der Abzweig der Stadtbahn in den Mauritiussteinweg wird ebenfalls unterirdisch geführt. Das Auftauchen der Stadtbahn ist östlich des Rudolfplatzes in der Hahnenstraße in nördlicher Seitenlage und in der Jahnstraße möglich.
- Große Tunnellösung: Heumarkt bis westlich Universitätsstraße  
Die Trasse der Linie 1 wird bis westlich Universitätsstraße unterirdisch geführt.

Bei dieser Lösung ergaben sich zwei Varianten bezogen auf die unterirdische Stadtbahnführung der Linie 9:

- A: Abzweig westlich der Moltkestraße mit den Haltestellen „Bachemer Straße“ und „Zülpicher Wall“ und
- B: Abzweig westlich der Haltestelle Neumarkt mit den Haltestellen „Zülpicher Platz“ und „Dasselstraße/Bf. Süd“ mit dem Auftauchen der Stadtbahn in der Zülpicher Straße Höhe Innerer Grüngürtel

#### 4.4 Tragfähigkeit der Deutzer Brücke

Der Nachweis zur Tragfähigkeit der Deutzer Brücke bezüglich des Betriebes mit Langzügen wird zurzeit geprüft. Nach Aussage der KVB AG wird nach der ersten statischen Überprüfung eine grundsätzlich ausreichende Tragfähigkeit für den Einsatz von Langzügen erwartet.

#### 5. Mitwirkung der Öffentlichkeit an der verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklung der Achse

Bei den verwaltungsinternen Abstimmungen mit den Gutachtern wurde aufgrund der vorliegenden Teilergebnisse der Studie deutlich, dass durch die weitgehenden Veränderungen auf der Achse auch eine Chance zur Aufwertung des Stadtbildes besteht.

Die Freiraumplanung zur Ost-West-Achse berücksichtigt die gewachsenen städtebaulichen Strukturen sowie die bedeutenden benachbarten Räume. Als südlicher Abschluss der Via Culturalis (Kulturpfad zwischen Dom und St. Maria im Kapitol; ebenfalls Maßnahme des Städtebaulichen Masterplans) berücksichtigt die Planung z.B. Belange dieses Kulturpfades, schafft eine räumliche Verknüpfung und bindet die begleitenden Plätze anspruchsvoll ein.

Stadtpolitisch hat das Projekt eine historische Bedeutung für Köln. Daher sollen die Bürgerinnen und Bürger sowie die Stadtgesellschaft die Gelegenheit erhalten, sich an der Entscheidung über die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung der Ost-West-Achse intensiv zu beteiligen. Demzufolge ist die Einbeziehung einer breiten Öffentlichkeit in den Planungsprozess zu einem sehr frühen Zeitpunkt sinnvoll.

Die Ergebnisse dieser Bürgerbeteiligung sollen in den weiteren Planungsprozess einfließen und eine Grundlage bieten, um die Entscheidung für die Vorzugsvariante vorzubereiten.

Vor dem Hintergrund der komplexen Aufgabenstellung und den entsprechenden Ansprüchen an eine qualitätvolle Bürgerbeteiligung ist die Unterstützung der Abwicklung und Betreuung des Beteiligungsprozesses durch ein externes Moderationsbüro sinnvoll und erforderlich. Hierfür werden Kosten von 150.000 Euro veranschlagt. Die konsumtiven Mittel für die Öffentlichkeitsbeteiligung in Höhe von rund 200.000 € sind im Haushaltsplan 2016/2017 inklusive mittelfristiger Finanzplanung bis 2020 im Teilergebnisplan 0901-Stadtplanung, Teilplanzeile 13 - Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, berücksichtigt.

Die Verwaltung beabsichtigt, nach der Durchführung der Bürgerbeteiligung und Auswertung der Erkenntnisse, den politischen Gremien der Stadt Köln eine Variante zur weiteren planerischen Verfolgung im Frühjahr 2018 vorzulegen.