

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Ost-West-Achse: Entscheidung über die Vorzugsvariante und Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	13.11.2018
Stadtentwicklungsausschuss	15.11.2018
Bezirksvertretung 8 (Kalk)	29.11.2018
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	06.12.2018
Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)	10.12.2018
Verkehrsausschuss	11.12.2018
Rat	18.12.2018

Beschluss:

1. Der Rat berücksichtigt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.
2. Der Rat spricht sich für eine U-Bahn-Variante zwischen Heumarkt bis Moltkestraße/Eisenbahnring mit unterirdischer Anbindung des Abzweiges der Linie 9 am Neumarkt aus.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Rat zur Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse einen Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für den gesamten Streckenverlauf von Weiden-West bis Bensberg (Linie 1) sowie den betroffenen Abschnitt der Linie 9 vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Variantenprüfung zu untersuchen, ob eine U-Bahnrampe in der Jahnstraße oder im Mauritiussteinweg platziert werden kann. Außerdem soll geprüft werden, ob und wie bauliche Vorsorgemaßnahmen für eine Fortführung der U-Bahn nach Deutz, in die Dürener Straße und in Richtung Weiden berücksichtigt werden können.
5. Die Außenäste (Universitätsstraße bis Weiden-West und Deutzer Freiheit bis Bensberg) sind für den Einsatz von Langzügen zu ertüchtigen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, stadträumliche und städtebauliche Qualifizierungsprozesse parallel zur technischen Planung der beschlossenen Variante zur Ost-West-Achse durchzuführen.

Alternative:

1. Der Rat berücksichtigt die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.
2. Der Rat spricht sich für eine oberirdische Variante zwischen Heumarkt und Moltkestraße/Eisenbahnring aus.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Rat zur Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse einen Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für den gesamten Streckenverlauf von Weiden-West bis Bensberg (Linie 1) oberirdisch für den Einsatz von Langzügen vorzulegen.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, stadträumliche und städtebauliche Qualifizierungsprozesse parallel zur technischen Planung der beschlossenen Variante zur Ost-West-Achse durchzuführen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung

1. Notwendigkeit der Maßnahmen

Um zukünftig den Ansprüchen an die städtische Mobilität in der weiter wachsenden Stadt Köln gerecht werden zu können, ist eine Verkehrswende mit einer deutlichen Stärkung des Umweltverbundes unabdingbar. Bedingt durch den geringen Flächenverbrauch in Verbindung mit den zu erreichenden Zielen der Luftreinhaltung und der städtebaulichen Entwicklung kommt dabei dem weiteren Ausbau des ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Dieser Leitgedanke findet sich bereits in dem im Mai des Jahres 2009 vom Rat der Stadt Köln beschlossenen städtebaulichen Masterplan Innenstadt wieder, der konkrete Empfehlungen zur kurz-, mittel-, und langfristigen Entwicklung der Kölner Innenstadt aufzeigt. Damit bildet er das übergeordnete städtische Regiebuch der Stadt Köln, in welchem die Neugestaltung der Ost-West-Achse ein zentrales Projekt ist.

Wesentliche Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft sind in dem Strategiepapier zur Mobilitätsentwicklung unter dem Titel „Köln mobil 2025“ erarbeitet und zusammengefasst. Diese befassen sich mit den Schwerpunkten: Ausbau des ÖPNV, Ausbau von Radverkehr und Fußwegen und Reduzierung des Autoverkehrs. Wesentliches Leitziel von „Köln mobil 2025“ ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs von 43 % (2006) auf 33 % im Zielkorridor 2025/2030. Zur Erreichung dieses Ziels bedarf es unter anderem eines spürbaren Ausbaus der ÖPNV-Infrastruktur.

Auch vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2017 der Nahverkehrsplan fortgeschrieben, in dem die öffentlichen Verkehrsinteressen konkretisiert werden. Er baut auf den übergeordneten Zielen der Stadt- und Verkehrsentwicklung auf und bildet den Rahmen für alle künftigen Veränderungen des öffentlichen Personennahverkehrs. Die wichtigsten Maßnahmen wurden in der ‚ÖPNV-Roadmap‘ zusammengefasst und den politischen Gremien zur Kenntnisnahme vorgelegt:

<https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=650620&type=do&>

Für das Stadtgebiet Köln sind im Rahmen der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW 13 Maßnahmen mit Volumen von 1,1 Mrd. €, zu welchen die Ost-West-Achse als wichtigstes Projekt gehört, angemeldet worden. Die Ost-West-Achse ist mit einem Kostenansatz von 300 Mio. € gemäß erster Schätzung für eine Variante mit kurzem Tunnel, wie in der Machbarkeitsstudie von VKT/BSV untersucht, eingeflossen. Das Projekt Ost-West-Achse wurde weiterhin zur Aufnahme in die so genannte C-Zeile des GVFG-Bundesprogramms (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) angemeldet.

Die Stadtbahnlinie 1 hat in den Hauptverkehrszeiten auf Teilabschnitten bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Auch die Stadtbahnlinien 7 und 9 werden kurzfristig ihre Kapazitätsgrenzen überschreiten. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der angestrebten Verkehrswende zur Stärkung des Umweltverbundes ist eine deutliche Ausweitung der angebotenen Kapazitäten kurz- bis mittelfristig zwingend erforderlich. Die Kapazitätserweiterungen auf der Ost-West-Achse sind auch Voraussetzung für Erweiterungen des Kölner Stadtbahnnetzes z. B. nach Widdersdorf, Neubrück, Zündorf-Süd oder Bergisch Gladbach-Moitzfeld. Taktverdichtungen auf der vorhandenen Infrastruktur sind aufgrund der Zugfolge von 5 Fahrten pro 10 Minuten je Richtung im zentralen Bereich nicht mehr möglich, so dass zusätzliche Kapazitäten entweder den Bau einer zusätzlichen Strecke durch die Innenstadt oder die Ertüchtigung der vorhandenen Strecke für längere Züge erfordern. Aufgrund der vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten bietet derzeit lediglich die Ertüchtigung für längere Züge eine zeitlich realistische Umsetzungsperspektive.

Der Einsatz von Langzügen (ca. 90 m statt bisher 60 m; d. h. Erhöhung des Platzangebots um 50 %) auf der Ost-West-Achse bedarf damit einer Verlängerung der bestehenden Haltestellen. Neben dem Ausbau im innerstädtischen Bereich sind hierzu auch die Bahnsteige auf den Außenästen zu verlängern. Zudem ist eine brandschutztechnische Ertüchtigung der vorhandenen U-Bahnhaltestellen zwischen Bf. Deutz/Messe und Höhenberg/Frankfurter Straße notwendig.

Durch den vorgesehenen Umbau der Haltestellen ergibt sich vor dem Hintergrund der Maßgaben des städtebaulichen Masterplans die Chance, den Innenstadtbereich der Stadt Köln städtebaulich zu attraktiveren und aufzuwerten.

2. Varianten

2.1 Herangehensweise

In der Sitzung am 10.05.2011 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Ertüchtigung der Ost-West-Achse für den Betrieb mit Langzügen im sensiblen Kernbereich zwischen Aachener Weiher und Heumarkt zu erstellen (Vorlagen-Nr.5221/2010). Gemäß Empfehlung des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt für eine kurz- bis mittelfristige Lösung wurden zunächst eine oberirdische Variante und eine Variante mit kurzem Tunnel untersucht. Untersuchungsgegenstand war insbesondere die verkehrliche Machbarkeit verlängerter Bahnsteige und Züge in Bezug auf die Anforderungen des Gesamtverkehrssystems, insbesondere der weiteren Verkehrsträger. Die als langfristig im Masterplan empfohlene lange Tunnelvariante bedurfte keiner verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung, da die Wechselwirkungen mit dem übrigen Verkehr gegenüber einer Oberflächenvariante als nachrangig einzustufen sind.

Nach einer europaweiten Ausschreibung zur Erstellung des Verkehrsgutachtens hat der Verkehrsausschuss am 06.05.2014 die Erteilung des Auftrages an die Bietergemeinschaft VKT und BSV beschlossen (0965/2014). Des Weiteren wurde das Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung im Anschluss in Hinblick auf die städtebauliche Integration untersucht. Zu diesem Zweck wurde ein ergänzendes Gutachten an das Landschaftsarchitektur-Büro WES vergeben.

2.2 Varianten gemäß Ratsbeschluss zur Bürgerbeteiligung

Die Ergebnisse der oben genannten Studien wurden dem Verkehrsausschuss in der Sitzung am 10.10.2017 präsentiert (1101/2017) und sind auf der Internetseite der Stadt Köln unter dem folgenden Link und dem Punkt Wissenswertes und Downloads einsehbar:
<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/ost-west-achse>.

Der Verkehrsausschuss beauftragte die Verwaltung, ein Bürgerbeteiligungsverfahren auf Basis der 5 zur Auswahl stehenden Varianten durchzuführen.

Die 5 Planungsvarianten unterscheiden sich in den baulichen Ausführungen und den Tunnellängen, hinsichtlich der entstehenden Kosten und der Förderfähigkeit sowie der Planungs- und Bauzeiten.

- Oberirdische Lösung: komplett oberirdischer Ausbau im Kernbereich;
- Kurze Tunnellösung: Tunnel zwischen Heumarkt und Neumarkt;
- Mittlere Tunnellösung: Tunnel zwischen Heumarkt und Rudolfplatz bzw. Jahnstraße;
- Große Tunnellösung (Variante A): Tunnel zwischen Heumarkt und Melaten bzw. Bf. Süd/Mensa;
- Große Tunnellösung (Variante B): Tunnel zwischen Heumarkt und Melaten bzw. Abzweig Moltkestraße unterhalb des Grüngürtels bis Bachemer Straße und oberirdischer Weiterführung bis Zülpicher Straße.

Mit diesen 5 Varianten wurde die Bürgerbeteiligung vom Rat beauftragt und am 28.11.2017 begonnen.

2.3 Weitere Varianten gemäß Ratsbeschluss vom 03.05.2018

In der Ratssitzung am 03.05.2018 wurde ein gemeinsamer Dringlichkeitsantrag (AN/0697/2018) der Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP eingebracht und beschlossen. Dementsprechend sollen zusätzlich zu den 5 vorgelegten Varianten für die künftige Führung des Stadtbahnverkehrs auf der Ost-West-Achse die von den einzelnen Fraktionen dargelegten Varianten auf die technische Machbarkeit, ihren Verkehrswert und volkswirtschaftlichen Nutzen hin untersucht

werden.

- Variante der SPD-Fraktion:
Tunnel bei Beibehaltung der Oberflächenstrecke von Porz nach Sülz: Kurzfristig oberirdischer Ausbau mit provisorischer Verlängerung der Haltestellen zur Sicherstellung der Einsatzmöglichkeit von Langzügen. Danach Realisierung eines Tunnels vom Aachener Weiher bis zum Deutzer Bahnhof (Erweiterung Rheinuntertunnelung) in dem dann je eine Linie Weiden/Bensberg und Frechen/Königsforst verkehren sollen. Parallel soll eine Linie Sülz/Zündorf über die Deutzer Brücke und den Neumarkt dauerhaft oberirdisch betrieben werden.
- Variante der CDU-Fraktion:
Tunnel bis zum Eisenbahnring: Diese Variante basiert auf der mittleren Tunnellösung und sieht eine unterirdische Führung der Linien Weiden/Bensberg und Frechen/Zündorf vom Eisenbahnring bzw. der Linie Sülz/Königsforst vom Mauritiussteinweg bis zum Heumarkt mit optional einer oberirdischen Haltestelle in Höhe der Schmalbeinstraße oder einer U-Bahn Station Moltkestraße sowie den U-Bahn-Haltestellen Rudolfplatz, Neumarkt (dreigleisig) und Heumarkt vor.
- Variante der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:
Ergänzungen zur oberirdischen Lösung: Stärkung des Radverkehrs und des Fußverkehrs durch Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Abbinden der Verkehre an der Deutzer Brücke und Führung durch die Bäche; Unterbinden der Durchgangsverkehre am Neumarkt; Unterbinden der Durchgangsverkehre an der Aachener Straße.
- Variante der FDP-Fraktion:
Modifikation der großen Tunnellösung: Unterirdische Führung der Linie Sülz/Königsforst vom Mauritiussteinweg in Richtung Osten, der Linie Weiden/Bensberg von Melaten in Richtung Osten und der Linie Frechen/Zündorf vom Gürtel unter der Dürener Straße mit U-Bahn-Stationen in Höhe des Gürtels, der Kloster-Straße, Herbert-Lewin-Straße jeweils bis zum Heumarkt mit den U-Bahn-Stationen Moltkestraße, Rudolfplatz, Neumarkt (dreigleisig) und Heumarkt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass 3 der 4 ergänzenden Varianten den zentralen Kernbereich der Ost-West-Achse als Tunnelvariante gemeinsam haben und den Untersuchungsraum durch Ergänzungen in westlicher bzw. östlicher Richtung erweitern bzw. die Stadtbahn im Stadtkern ergänzend oberirdisch führen.

3. Bürgerbeteiligung

3.1 Ablauf der Bürgerbeteiligung

Zur Vorbereitung und Durchführung des Bürgerbeteiligungsverfahrens wurde eine Kommunikationsagentur beauftragt. Diese hat eine Konzeption zur Durchführung des Beteiligungsverfahrens entwickelt, die mit einer Auftaktveranstaltung am 28.11.2017 mit Einladung der zentralen internen und externen Stakeholder startete.

Unter dem Motto „5 Varianten-4 Plätze“ fand der Kommunikationsstart des öffentlichen Bürgerbeteiligungsverfahrens im Februar 2018 statt.

Über 800 Plakate wurden aufgehängt, 10.000 Flyer in den Stadtbahnen verteilt und 28.000 Flyer an die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Anrainerinnen und Anrainer der Ost-West-Achse verteilt. In einem mobilen Informationsbüro in Form einer Stadtbahn am Neumarkt konnten sich die Kölnerinnen und Kölner an 7 Tagen informieren und mit Expertinnen und Experten der Stadt Köln und der KVB austauschen sowie Anregungen und Vorschläge abgeben. Dieses Angebot wurde gut angenommen und viele 100 Kölnerinnen und Kölner haben davon Gebrauch gemacht. Durch Pressemitteilungen, dynamische Fahrgast-Informationen an den Haltestellen, einer städtischen Website, einen KVB-Newsletter, Presseartikel und Fernsehberichte wurden die Bürgerinnen und Bürger informiert

und aufgefordert sich zu engagieren. Über das eingerichtete E-Mail-Postfach sind mehr als 100 Zuschriften mit Voten, Anregungen, Vorschlägen und Fragen eingegangen.

Am 17.03.2018 fand als Auftakt des Beteiligungsverfahrens ein Dialog-Forum im Rathaus statt, an dem ca. 350 Bürgerinnen und Bürger teilnahmen. Hier erfolgte die Vorstellung der städtebaulichen und verkehrlichen Machbarkeitsstudie und des Bürgerbeteiligungsverfahrens. An 13 vorbereiteten Thementischen wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gegeben, mit den Expertinnen und Experten von der Stadt und der KVB sowie den beauftragten externen Planerinnen und Planern und Expertinnen und Experten zu diskutieren und sich zu informieren. Daraus entstanden rund 500 Kommentare auf Post-Its durch die Besucherinnen und Besucher, welche im weiteren Verfahren einer Dokumentation und Auswertung zugeführt wurden. Dieser Termin war ein gelungener Auftakt in ein umfassendes Bürgerbeteiligungsverfahren.

Mit insgesamt ca. 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmern starteten am 04. und 05.05.2018 die Konsultationsformate. Diese wurden in die 3 Perspektiven „ÖPNV-Nutzer“, „Anwohner und Anrainer“ und „Individualverkehr“ aufgeteilt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten im Vorfeld die Möglichkeit, sich für eine der 3 Perspektiven anzumelden. Je Gruppe wurden zwei ca. 6-stündige Treffen vorgesehen, wobei aufgrund der großen Nachfrage das ÖPNV-Modul in 2 Gruppen aufgeteilt werden musste. Inhalt dieser Treffen war eine Expedition mit Betrachtung des Status Quo, die Formulierung von Anforderungen und Zielen sowie eine Empfehlung für die konkrete Umgestaltung. Als Ergebnis wurden von jeder Gruppe Empfehlungen zu den 5 vorgeschlagenen Varianten sowie allgemeine Vorschläge zur zukünftigen Straßenraumgestaltung formuliert.

Am 08.06.2018 fand als Vorbereitung zur Auswertungskonferenz ein Termin mit Vertreterinnen und Vertretern der Konsultationsgruppen statt. In diesem Zusammenhang wurden die politischen Varianten grob dargestellt.

Zur Präsentation der Ergebnisse aus den Konsultationsgruppen hatten sich jeweils freiwillige Präsentatorinnen und Präsentatoren sowie Moderatorinnen und Moderatoren gemeldet. Der Termin diente dazu die Abschlusskonferenz am 30.06.2018 vorzubereiten.

Am 12.06.2018 wurde dem Arbeitskreis der Behindertenverbände die Machbarkeitsstudie zur Variantenfindung präsentiert. Die Varianten wurden vor allem unter dem Aspekt der Barrierefreiheit betrachtet und diskutiert. Die daraus entstandenen Anregungen, Kritiken und Wünsche wurden aufgenommen und bei der Auswertungskonferenz dargestellt.

Am 30.06.2018 fand schließlich die Auswertungskonferenz als Abschluss der ersten Phase der Bürgerbeteiligung im Rathaus statt.

Rund 250 Kölnerinnen und Kölner waren der Einladung der Stadt Köln und der KVB gefolgt und wurden von Frau Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Frau Andrea Blome, Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, sowie Herrn Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, begrüßt.

Im Zentrum standen die Ergebnispräsentationen der Konsultationsgruppen aus den 3 Perspektiven „Individualverkehr“, „Anwohner und Anrainer“ sowie der „ÖPNV-Nutzer“. Die Veranstaltungsteilnehmerinnen und Veranstaltungsteilnehmer 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. Die Ergebnisse der 3 Konsultationsgruppen wurden von den 250 anwesenden Bürgerinnen und Bürgern im Wesentlichen bestätigt und die jeweiligen Argumentationen als nachvollziehbar bewertet. Neben der KVB und der Stadtverwaltung stellten sich auch diverse Interessengruppen (Agora, VCD, IG oben bleiben, Pro Bahn) mit eigenen Präsentationen den Fragen der Anwesenden.

Am 27. Oktober 2018 fand im Historischen Rathaus eine weitere Bürgerbeteiligung statt. Präsentiert wurden die im Laufe des Beteiligungsverfahrens von den Ratsfraktionen nachträglich eingereichten Varianten, die hierzu durchgeführten Kosten-Nutzen-Analysen und deren Ergebnisse. 250 interessierte Bürgerinnen und Bürgern erhielten zudem einen Einblick in den Entwicklungsstand der Beschlussvorlage.

Eine Dokumentation der Bürgerbeteiligung ist als Anlage der Beschlussvorlage beigelegt. Weitere

Informationen stehen auch auf der Homepage zur Verfügung:
<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/ost-west-achse>.

3.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und Empfehlung einer Vorzugsvariante

Im Rahmen der umfangreichen Bürgerbeteiligung wurde in den Konsultationsgruppen 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 in den 3 bzw. 4 Konsultationsgruppen (2 Gruppen ÖPNV) nicht formulieren. Es ließen sich jedoch Tendenzen bezüglich der Planungsvarianten erkennen:

Anwohner und Anrainer:

Die Gruppe der „Anwohner und Anrainer“ plädiert für eine lange Tunnellösung auf der Ost-West-Achse und für eine oberirdische Lösung auf dem Abzweig der Linie 9 in Richtung Universität. Es bestanden die Befürchtungen, dass durch eine unterirdische Lösung in Richtung Sülz die Veedelsqualität am Zülpicher Platz und auf der Zülpicher Straße abnehme. Die oberirdische Lösung auf der Ost-West-Achse sei vor allem im Hinblick auf den Neumarkt wegen der zahlreichen Gleise und Bahnsteige zu komplex. Ein Aspekt war zudem, dass durch einen Tunnel zwischen Rudolfplatz und Aachener Weiher die Umgestaltung von Aachener Straße und Richard-Wagner-Straße im Hinblick auf die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch den Verkehr fair erfolgen müssen. Die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Anrainerinnen und Anrainer befürchten bei einer oberirdischen Variante Nachteile für die Anwohnerinnen und Anwohner der Richard-Wagner-Straße, da dort der MIV gebündelt werden soll. Zudem würden die Tunnelrampen im Bereich der Randlagen der Ost-West-Achse entstehen, was als Vorteil gewertet wurde.

Individualverkehr:

Die Gruppe „Individualverkehr“ spricht sich für den oberirdischen Ausbau aus. Die wesentlichen Argumente waren, dass die Maßnahme schneller umgesetzt werden könne, das Ziel mit geringerem finanziellen Aufwand erreicht würde, die Haltestellen barrierefrei und schnell erreichbar seien, keine Tunnelmünder im öffentlichen Raum entstünden und ein geringeres Risiko beim Bau (im Hinblick auf archäologische Untersuchungen) bestehe. Oberirdisch würden die ÖPNV-Nutzer Teil des Stadtlebens bleiben und eine gute Umsteigebeziehung zwischen Fahrrad und ÖPNV bestehen. Zudem sei die oberirdische Variante – neben der kurzen Tunnellösung – diejenige mit dem besten Nutzen-Kosten-Indikator.

ÖPNV:

Die zweigeteilte Gruppe der ÖPNV-Nutzer empfiehlt entweder eine oberirdische oder aber eine lange Tunnellösung.

Für die oberirdische Variante spräche die kurze Bauzeit. Darüber hinaus wurden der Wegfall der Tunnelrampen im Stadtbild und der nicht vorhandene Eingriff in die historische Substanz positiv bewertet.

Argumente gegen die oberirdische Variante sind, dass sich Bahntrasse und Straßenführung weiterhin kreuzen und somit eine hohe Störanfälligkeit gegeben sei. Daraus ergäben sich längere Fahrzeiten als bei einer langen Tunnellösung. Zudem nähmen die längeren Bahnsteige mehr Platz im öffentlichen Raum ein.

Für eine Tunnellösung spräche, dass der Bahnverkehr völlig autark gegenüber anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wäre, und eine höhere Fahrplanstabilität erreicht würde. Die Argumente gegen eine Tunnellösung seien die hohen Baukosten, die fragliche Förderfähigkeit und die unkalkulierbaren Baurisiken.

Übereinstimmende Ergebnisse der Konsultationsgruppen:

1. Ein deutliches Anliegen aller Gruppen ist die Reduzierung und Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs sowie der Rückbau von Fahrstreifen und Stellplätzen mit einherge-

hendem Ausbau des frei werdenden Stadtraumes zugunsten des Umweltverbundes (Radwege, Fußwege, ÖPNV-Kapazitäten).

2. Alle Gruppen sprachen sich gegen die kurze und mittlere Tunnelvarianten aus. Ein Tunnel unter dem Grüngürtel, wie es in der langen Tunnelvariante B dargestellt ist, wurde von allen Gruppen als nicht zielführend erachtet.
3. In Bezug auf die Auswahl einer Vorzugsvariante erbrachte das Bürgerbeteiligungsverfahren kein mehrheitliches Ergebnis: Es fand sich sowohl die Zustimmung für eine möglichst lange Tunnelvariante gemäß der Variante A oder aber eine oberirdische Führung.

Behindertenverbände:

Die Vertreterinnen und 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.

Bürgerschreiben:

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung haben viele Bürgerinnen und Bürger, welche nicht an den Konsultationsterminen teilnehmen konnten, die Möglichkeit genutzt ihre Vorschläge, Anregungen und Voten per E-Mail und brieflich an die Verwaltung zu senden. Ca. 100 Einsendungen sind bisher eingegangen. Die Bürgerinnen und Bürger beschäftigen sich mit ähnlichen Themen und Fragestellungen wie in den Konsultationsformaten. Ebenso wurde die Stärkung des Umweltverbundes als vordringliches Ziel angesehen. Darauf basierend ergibt sich auch hier ein recht ausgewogenes Verhältnis zwischen Befürwortern der oberirdischen Variante oder den Tunnellösungen. Die Bürgerinnen und Bürger beschäftigten sich auch mit Themen, welche nicht nur die Ost-West-Achse betreffen, sondern auch gesamtstädtisch von Bedeutung sind.

4. Bewertung der Varianten aus fachlicher Sicht

Verwaltung und KVB haben die Ergebnisse und Variantenvorschläge der Machbarkeitsstudien, der Bürgerbeteiligung und der Fraktionen des Stadtrates geprüft und einer Bewertung zugeführt.

Die im Folgenden genannten Bewertungskriterien wurden dabei untersucht:

- Bauzeit;
- Förderfähigkeit (siehe Anlage 3) und Kosten/Unterhaltungsaufwand;
- Eingriff in die historische Bausubstanz;
- Barrierefreiheit/Umsteigebeziehungen/Wege zur Haltestelle;
- Beschleunigung des ÖPNV/Verbesserung des Betriebsablaufes/Unfallfreiheit;
- Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten der gewonnenen Flächen;
- Stärkung des Umweltverbundes für zu Fuß Gehende und Radfahrende;
- Komplexität der Verkehrsanlagen;
- Platzbedarfe durch Verlängerung der Haltestellen;
- Steigerung der ÖPNV-Kapazitäten, Verkürzung der Fahrzeiten;
- Lage und Länge der Tunnelrampen;
- Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr.

Oberirdische Variante

- Kürzere Bauzeit;
- Förderfähigkeit gegeben (Nutzen-Kosten-Indikator = 2,3);
- Geringer Eingriff in die historische Substanz;
- Umsteigebeziehungen barrierefrei möglich;
- Hohe Störanfälligkeit aufgrund der Kreuzungspunkte mit dem IV. Hierbei werden insbesondere durch verbotswidriges Abbiegen Unfälle und dadurch erhebliche Behinderungen im Betriebs-

ablauf produziert.

- Städtebauliche Entwicklung durch Stadtbahnanlagen eingeschränkt;
- Geringere Flächengewinne für Radfahrende und zu Fuß Gehende;
- Komplexität und Unübersichtlichkeit durch viele Gleise z. B. am Neumarkt;
- Größerer Platzbedarf durch Verlängerung der bestehenden Haltestellen im Zentrum der Stadt gegeben durch Einsatz von Langzügen;
- Konfliktpunkte mit MIV bestehen weiterhin;
- Keine Rampenbauwerke im Stadtbild;
- Bündelung des MIV auf der Achse Richard-Wagner-Straße.

Kurze und mittlere Tunnelvariante

Aufgrund der fachtechnischen Beurteilung und auch aufgrund der Empfehlung aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren, empfiehlt die Verwaltung diese Varianten nicht weiterzuverfolgen.

Als Nachteil wird gesehen, dass die Rampen in den innerstädtischen, sensiblen Bereichen wie z. B. der Cäcilienstraße und Rudolfplatz liegen. Vor allem die städtebauliche Integrierbarkeit erweist sich als schwierig.

Die Kreuzungspunkte zwischen Bahntrasse und Straßenführung hätten auch weiterhin Bestand und würden zu einer hohen Störanfälligkeit des Betriebsablaufes führen.

Lange Tunnelvariante A

- Längere Bauzeit durch den U-Bahnbau und aufgrund von Eingriffen in die historische Bausubstanz;
- Hohe Baukosten/Förderfähigkeit voraussichtlich nicht in Gänze gegeben (Nutzen-Kosten-Indikator = 0,8);
- Umsteigebeziehungen barrierefrei möglich;
- Keine Kreuzungspunkte mit dem MIV, demnach auch keine Störungen im Betriebsablauf;
- Größte städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten;
- Stärkung des Umweltverbundes durch mehr freierwerdende Flächen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer;
- Komplexität der Verkehrsanlagen nimmt ab;
- starke Beschleunigung des ÖPNV;
- Rampenlagen nur an den Randbereichen;
- Bahn ist autark gegenüber dem MIV, das führt zu einer deutlich höheren Fahrplantreue;
- Keine Bündelung des MIV in der Richard-Wagner-Straße erforderlich.

Lange Tunnelvariante B

Die Tunnelvariante B weist auf dem zentralen Abschnitt dieselben Vor- und Nachteile wie die Tunnelvariante A auf. Diese sind:

- Längere Bauzeit aufgrund von Eingriffen in die historische Bausubstanz;
- Hohe Baukosten/Förderfähigkeit nicht in Gänze gegeben (Nutzen-Kosten-Indikator =0,8);
- Umsteigebeziehungen barrierefrei möglich;
- Bahn ist autark gegenüber dem MIV, das führt zu einer deutlich höheren Fahrplantreue;
- Große städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten;
- Stärkung des Umweltverbundes durch freiwerdende Flächen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer;
- Komplexität der Verkehrsanlagen nimmt ab;
- Beschleunigung des ÖPNV;
- Rampenlagen nur an den Randbereichen;
- Keine Kreuzungspunkte mit dem MIV, demnach auch keine Störungen im Betriebsablauf;
- Keine Bündelung des MIV in der Richard-Wagner-Straße erforderlich;
- Verschlechterte Erschließungswirkung durch Wegfall der Haltestellen auf der Zülpicher Straße und nur einseitige Erschließung im Bereich des Inneren Grüngürtels.

Erheblicher Unterschied und deutlicher Nachteil ist die verschlechterte Erschließungswirkung durch Wegfall der Haltestellen auf der Zülpicher Straße. Auch die Bürgerinnen und Bürger empfehlen, diese Variante nicht weiter zu verfolgen.

Variante CDU-Fraktion

Unterirdische Führung der Linien Weiden/Bensberg und Frechen/Zündorf vom Eisenbahnring bzw. der Linie Sülz/Königsforst vom Mauritiussteinweg bis zum Heumarkt mit optional einer oberirdischen Haltestelle Schmalbeinstraße oder einer U-Bahn-Station Moltkestraße sowie U-Bahn-Haltestellen Rudolfplatz, Neumarkt (dreigleisig) und Heumarkt.

Es ergibt sich folgende Bewertung:

- Große Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten;
- Rückbau des motorisierten IV möglich;
- Mehr Raum für Rad- und Fußwege;
- Beschleunigung des ÖPNV;
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und Straßen;
- Störungsfreier Stadtbahnbetrieb aufgrund Wegfall der oberirdischen Kreuzungspunkte mit dem MIV;
- Hohe Baukosten/Förderfähigkeit gegeben (Nutzen-Kosten-Indikator = 1,0);
- Längere Bauzeit aufgrund Eingriff in die historische Bausubstanz.

Variante Fraktion Bündnis90/Die Grünen

Stärkung des Radverkehrs und des Fußverkehrs durch Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Abbinden der Verkehre an der Deutzer Brücke und Führung durch die Bäche; Unterbinden der Durchgangsverkehre am Neumarkt; Unterbinden der Durchgangsverkehre an der Aachener Straße.

Es ergibt sich folgende Bewertung:

- Unabhängig von der Gestaltung der Stadtbahn ist mit diesem Vorschlag eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes verbunden d. h. mehr Raum für Rad- und Fußwege;
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und Straßen;
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verkehrsmitteln, da sich weniger Kfz-Verkehre auf der Ost-West-Achse bewegen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich diese Variante unabhängig von den baulichen Variante für die Ost-West-Achse umsetzen lässt. Hierzu wurde eine sogenannte Netzmodelluntersuchung durchgeführt (siehe Anlage 4.2).

Die Umsetzung dieser Variante hat zur Folge, dass der Kfz-Verkehr zwischen Eisenbahning und Heumarkt um 34-60 % reduziert wird. Die Verkehre verlagern sich im Wesentlichen auf die Zoobrücke, die Severinsbrücke und auf mehrere innerstädtische Straßen. Insbesondere die Kölner Brücken sind heute schon während der Spitzenbelastungszeiten voll ausgelastet, so dass mit zusätzlichen Stauerscheinungen zu rechnen ist.

Wie Untersuchungen gezeigt haben, nimmt die Kfz –Nutzung der Kölnerinnen und Kölner kontinuierlich ab, so dass die Verwaltung anregt, diese Vorschläge, die unabhängig von der Variantenentscheidung für den ÖPNV umzusetzen wären, zu einem späteren Zeitpunkt zu überprüfen.

Variante FDP-Fraktion

Unterirdische Führung der Linie Sülz-Königsforst vom Mauritiussteinweg, der Linie Weiden-Bensberg von Melaten und der Linie Frechen-Zündorf vom Gürtel unter der Dürener Straße mit U-Bahn-Stationen in Höhe des Gürtels, der Kloster-, Herbert-Lewin-Straße jeweils bis zum Heumarkt mit den U-Bahn-Stationen Moltkestraße, Rudolfplatz, Neumarkt (dreigleisig) und Heumarkt.

Es ergibt sich folgende Bewertung:

- Rückbau des motorisierten IV möglich;
- Mehr Raum für Rad- und Fußwege möglich;
- Weitgehende Beschleunigung des ÖPNV;
- Hohe Baukosten/Förderfähigkeit kritisch (Nutzen-Kosten-Indikator =0,9)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Plätzen und Straßen möglich;
- Möglichkeit der Erweiterung des U-Bahn-Netzes in die Dürener Straße.

Variante SPD-Fraktion

Schnellstmöglicher oberirdischer Ausbau mit provisorischer Verlängerung der Haltestellen und Sicherstellung des Betriebs mit Langzügen. Auf Dauer eine unterirdische Führung von 2 Linien Weiden/Bensberg und Frechen/Königsforst vom Aachener Weiher bis zum Deutzer Bahnhof (Rheinuntertunnelung). Parallel oberirdische Führung einer Linie Sülz/Zündorf über die Deutzer Brücke und ab dem Neumarkt auf der oberirdischen Strecke der bisherigen Linie 9.

Es ergibt sich folgende Bewertung:

- Variante mit der größten Leistungsfähigkeit;
- Längere Bauzeit;
- 2 Ebenen der Stadtbahnführung, oberirdisch sowie unterirdisch;
- Große Störanfälligkeit aufgrund der Kreuzungspunkte mit dem IV der oberirdisch geführten Stadtbahn;
- Größerer Platzbedarf durch Verlängerung der bestehenden Haltestellen ; auch auf der Oberfläche
- Flächenverfügbarkeit geringer für Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger ; als bei rein unterirdischen Varianten
- Städtebauliche Entwicklung eingeschränkter als bei rein unterirdischer Streckenführung der Stadtbahn;
- Hohe Baukosten/Förderfähigkeit nicht gegeben (Nutzen-Kosten-Indikator = 0,4);
- Großer Eingriff in historische Substanz.

Erweiterung Rheinuntertunnelung

Die Kostengrößenordnung für die Rheinunterquerung bewegt sich je nach Variante zwischen 390 – 440 Mio. € mit Anschluss an die Haltestellen Heumarkt und Bf. Deutz/Messe und Neubau einer unterirdischen Haltestelle Deutzer Freiheit. Diese grob geschätzten Investitionskosten gehen aus einer Untersuchung der Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH hervor.

Nicht berücksichtigt sind dabei:

- Planungskosten;
- Grunderwerb;
- Entsorgungskosten;
- Betriebserschwerniskosten;
- Architektonischer Ausbau;
- Betriebstechnischer Ausbau;
- Umbau innerhalb der Haltestelle Heumarkt;
- Abbruch und Neugestaltung der Rampe und Haltestellenbereich Deutzer Freiheit;
- Umgestaltung des Straßenraums und der Plätze.

Der Tunnel ist auf die Zwangspunkte der Vorleistung der Haltestelle Heumarkt und an die Tunnelanlagen südwestlich des Deutzer-Bahnhofs abzustimmen. Die Haltestelle Deutzer Freiheit nördlich der Deutzer Brücke würde als unterirdische Haltestelle gebaut werden. Dadurch könnten die Linien 1 und 9 vollständig unterirdisch geführt werden, während die Linie 7 weiterhin oberirdisch über die Deutzer Brücke verläuft, auf der Deutzer Seite nach Süden abknickt und dort weiterhin oberirdisch die Haltestelle Deutzer Freiheit Süd andient.

Durch eine unterirdische Rheinquerung zwischen den Stationen Heumarkt und Deutzer Freiheit können folgende Ziele erreicht werden:

- Schaffung einer zusätzlichen kapazitätsstarken unterirdischen Gleisbeziehung zwischen Ost- und Westseite des Rheins;
- Städtebauliche und verkehrstechnische Entflechtung durch Entfall der oberirdischen Trasse samt Haltestelle durch Neubau einer unterirdischen Haltestelle Deutzer Freiheit;
- Direkter unterirdischer Anschluss an die Vorleistungen der Haltestelle Heumarkt.

Fazit/Vorzugsvariante:

Der Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln aus dem Jahre 2009 empfiehlt „die Tunnellösung als perspektivische Maßnahme zu verfolgen“. Er spricht sich aber auch dafür aus, kurz- und mittelfristig die oberirdische Führung der Stadtbahn beizubehalten. Dies stellt jedoch erhebliche gestalterische Anforderungen an die städtebauliche Integration der Stadtbahn in den Stadtraum.

Parallel zur technischen Verkehrsplanung ist es daher zwingend erforderlich auch die stadträumliche Einbindung und städtebauliche Verträglichkeit der zu beschließenden Variante zu überprüfen. Sowohl die oberirdische als auch die unterirdische Variante stellt erhebliche gestalterische Anforderungen an die städtebauliche Integration der Stadtbahn im Stadtraum. Es ist somit unabdingbar, dass im weiteren Prozess die technische Überprüfung der Machbarkeit und Umsetzbarkeit der zu beschließenden Variante gleichberechtigt mit stadträumlichen Untersuchungen und städtebaulichen Qualifizierungsverfahren einhergehen muss.

Die Verwaltung der Stadt Köln und die KVB empfehlen aus fachtechnischer Sicht und unter Einbeziehung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, der Bürgerbeteiligung und der politischen Variantenvorschläge eine Tunnelvariante zwischen Heumarkt und Eisenbahnring weiter zu verfolgen. Außerdem soll geprüft werden, ob und wie bauliche Vorsorgemaßnahmen für eine Fortführung der U-Bahn nach Deutz, in die Dürener Straße und in Richtung Weiden berücksichtigt werden können.

Eine qualitative Aufwertung von Fuß- und Radwegen würde durch den Wegfall der oberirdischen Straßenbahntrasse noch stärker gesteigert werden können als bei einer oberirdischen Variante. Die Aufenthaltsqualität und damit verbunden die Möglichkeit einer städtebaulichen Umgestaltung zur Attraktivierung der an der Ost-West-Achse liegenden, zentralen Plätze und Aufenthaltsräume wird deutlich erhöht. Im zentralen Innenstadtbereich würde nur eine Rampe am Heumarkt erforderlich werden. Die gewünschte Kapazitätserweiterung wird erreicht. Es ergeben sich im Betriebsablauf deutliche Verkürzungen der Fahrzeiten. Hierzu wurde von der KVB alleine für die Linien 1 und 7 Fahrzeitdifferenzen zum Status quo von 4 bis 5 Minuten je Richtung ermittelt. Durch den Wegfall der Konfliktpunkte mit dem IV wird ein reibungsloser Betriebsablauf und eine große Betriebsstabilität gewährleistet.

Bei einer oberirdischen Lösung gibt es im Vergleich hierzu im Innenstadtbereich 54 Querungen und damit potenzielle Konfliktpunkte zwischen den Stadtbahnen der Linien 1, 7 und 9 mit dem Individualverkehr (KFZ, Rad, Fußgänger).

Dies führt zu Störungen des Betriebsablaufs. Bedingt durch die hohe Verkehrsdichte ergeben sich insgesamt hohe Anforderungen an den Lichtsignalanlagensteuerungen. Aufgrund der dadurch entstehenden langen Wartezeiten in den Nebenrichtungen entstehen häufig Einschränkungen bei den Vorrangschaltungen für den ÖPNV. Darüber hinaus kommt es auch regelmäßig vor, dass Stadtbahnfahrten trotz Freigabesignal (grün) aufgehalten werden. So kommt es beispielsweise an der Haltestelle Heumarkt durch bei Rotlicht querende Fußgänger sehr häufig zu Behinderungen. Dies passiert verstärkt bei Veranstaltungen, wie beispielsweise dem Christopher Street Day oder den Kölner Lichtern. Besonders störungsanfällig sind auch die Querungen Cäcilienstraße/Hohe Straße sowie Cäcilienstraße/Kleine Sandkaul. Hier kam es schon mehrfach zu Unfällen durch verbotenerweise wendende Kfz und parallel fahrender Stadtbahn. Im weiteren Verlauf in westlicher Richtung ergeben sich die im Folgenden genannten Konfliktpunkte: Gleisquerungen im Bereich der Nord-Süd-Fahrt, die Querungen der Stadtbahnstrecke durch Abbiegende und zu Fuß Gehende in Höhe der Fleischmenggasse und Im Laach (Neumarkt-Ost- und –Westseite). Rückstaus von Kraftfahrzeugen auf der Hahnenstraße in Richtung Neumarkt behindern regelmäßig abbiegende Stadtbahnen der Linie 9 in beide Richtungen. Durch die gemeinsame Führung von Bus und Bahn auf der Hahnenstraße kommt es zu Behinderungen untereinander, v. a. im Bereich des Rudolfplatzes. Auch bei der Querung der Ringe durch die Stadtbahnen kommt es zu Behinderungen durch den Autoverkehr, aber auch durch Radfahrende und zu Fuß Gehende, welche die Lichtsignalanlagen missachten. Auf der Aachener Straße kommt es zu Betriebsbehinderungen aufgrund der straßenbündigen Streckenführung insbesondere durch Halten und Parken im Lichtraumprofil der Stadtbahnen. Hier können Stadtbahnen aufgrund querender Fahrzeuge und zu Fuß Gehenden zwischen den Kreuzungen nur mit reduzierter Geschwindigkeit fahren. Eine ähnliche Situation ist auch in der Gegenrichtung auf der Richard-Wagner-Straße vorzufinden.

Der Umstieg zwischen den Stadtbahnen am Heumarkt, Neumarkt und Rudolfplatz wird bei der unterirdischen Führung vereinfacht.

Die Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner wird durch den Wegfall der oberirdischen Bahntrasse deutlich reduziert.

Veranstungsverkehre können einfacher abgewickelt werden; es kommt zu keinen Betriebsunterbrechungen bei Sonderveranstaltungen wie z. B. Karneval oder Kölner Lichter.

Die Kapazitätserweiterung wird analog zur oberirdischen Variante durch die Ertüchtigung der Außenäste und der provisorischen Ertüchtigung der oberirdischen Haltestellen im Kernbereich der Ost-West-Achse erreicht.

Insgesamt kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die unterirdische Variante die besten Voraussetzungen für die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split bietet.

5. Darstellung Bauphase/Aufrechterhaltung Betrieb

Unabhängig von der Variantenentscheidung wird sichergestellt, dass der Stadtbahnbetrieb während der Bauphasen grundsätzlich aufrechterhalten bleibt. Hierzu wird es erforderlich sein, die Gleisanlagen während der Bauphase wiederholt anzupassen, was in kürzeren Sperrpausen erfolgen soll. Zudem sollen Provisorien für die Bahnsteige in der Innenstadt und die endgültigen Haltestellen auf den Außenästen erstellt werden, so dass mit Auslieferung der neuen Niederflurstadtbahnwagen ein Betrieb mit Langzügen möglich erscheint.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass unabhängig von der Variantenentscheidung die erforderlichen Kapazitätssteigerungen gleich schnell erreicht werden können.

6. Darstellung der Planungsaktivitäten Außenäste

Um mit Auslieferung der neuen Niederflurstadtbahnwagen eine schrittweise Umstellung auf Langzüge zu ermöglichen, soll frühzeitig mit der Planung und dem Ausbau der Haltestellen auf der Linie 1 außerhalb der Innenstadt begonnen werden.

Die KVB hat für alle Oberflächenhaltestellen die Machbarkeit für den Einsatz von Langzügen überprüft. Sobald der Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Ost-West-Achse vorliegt, werden die Planungen weiter konkretisiert. Für die Haltestellen, die nicht auf Kölner Stadtgebiet liegen, erfolgt auf Grundlage des Beschlusses dann die Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach.

7. Personalbedarf

Für die Planung und Durchführung eines Großprojektes dieser Dimension ist die Beauftragung externer Planer und Gutachter erforderlich. Dennoch sind durch die Stadt als Bauherrin intensive Vorbereitungen und eine engmaschige Betreuung sowie erhebliche Zuarbeiten für die zu beauftragenden Planer- und Gutachterbüros zu leisten. In einem ersten Schritt wurden zum Stellenplan 2019 Stellen beim Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung zugesetzt und bereits zur unterjährigen Besetzung freigegeben.

In Abhängigkeit von der gewählten Variante und mit zunehmendem Projektfortschritt werden jedoch weitere Stellenbedarfe im Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, im Amt für Verkehrsmanagement, im Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau sowie im Stadtplanungsamt entstehen.

8. Förderfähigkeit

Die Ost-West-Achse wurde in 2017 für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet und wird somit als Fördermaßnahme nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 ÖPNVG NRW (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr in NRW) behandelt (Investitionsmaßnahme im besonderen Landesinteresse, hier: GVFG-Bundesprogramm).

Die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder geben vor, dass für Maßnahmen, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden, zwingend eine Standardisierte Bewertung durchzuführen ist. Grundlage hierfür ist die Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung, welche zuletzt im Jahr 2017 geändert, veröffentlicht und für verbindlich erklärt wurde. Die Bewertung dient dem Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Vorhabens (Nutzen-Kosten-Indikator > 1,0) und somit der Förderwürdigkeit des Vorhabens.

Auch für Fördermaßnahmen, die als Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse (§ 13 ÖPNVG NRW) außerhalb des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden, ist ab einer Investitionssumme von 25 Mio. € zwingend eine Standardisierte Bewertung durchzuführen, ab 5 Mio. € ist eine Anwendung im Einzelfall zu prüfen und dies mit dem Landesverkehrsministerium abzustimmen.

Eine Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW ist auf Grund des Umfangs der Maßnahme (nach aktuellen Schätzungen mind. 250 Mio. €) ausgeschlossen.

Die o. g. (stadtbahnbedingten) Investitionskosten, die im GVFG-Förderprogramm angemeldet wurden, beinhalten nicht die Kosten für die städtebaulichen Verbesserungen. Diese sind über die GFVG-Förderprogramme nicht finanzierbar. Hier sind also weitere Investitionskosten zu berücksichtigen, die derzeit seriös noch nicht abgeschätzt werden können. Es besteht eventuell die Möglichkeit, über andere Fördertöpfe (z. B. Städtebauförderung) Zuschussmittel zu erhalten. Aufgrund des frühen Planungsstadiums können zurzeit weder über die Zuschusshöhe, noch ob und wann Zuschüsse abgerufen werden können, Aussagen getroffen werden.

Die Förderfähigkeit der Vorzugsvariante ist nach derzeitigem Kenntnisstand mit 1,0 gegeben.

9. Weitere Vorgehensweise Bürgerbeteiligung

In der Ratssitzung am 03.05.2018 wurde der Antrag der Gruppe GUT und von Ratsmitglied Wortmann (Freie Wähler Köln) „Bürgerbefragung Ost-West-Achse“, AN/0712/2018, beschlossen. Eine Stellungnahme hierzu wird dem Verkehrsausschuss ebenfalls in der kommenden Sitzung vorgelegt (vgl. Vorlagen-Nr. 3587/2018).

Die Verwaltung wird sicherstellen, dass während der Planungsphase die Öffentlichkeit laufend zu jeweils geeigneten Zeitpunkten informiert und beteiligt wird. Die hierfür erforderlichen Mittel sollen im Rahmen des Bedarfsfeststellungsbeschlusses aufgestellt werden.

Anlagen:

- Anlage 1- Darstellung der Varianten
- Anlage 2- Dokumentation Bürgerbeteiligung (Team m&m)
- Anlage 2.1- Informationsveranstaltung 27.10.2018
- Anlage 2.1.1 Präsentation Informationsveranstaltung 27.10.2018
- Anlage 2.1.2 Fotoprotokoll Informationsveranstaltung 27.10.2018
- Anlage 3- Ergebnisse der ergänzten Nutzen-Kosten-Untersuchungen
- Anlage 4.1- Erläuterung der Netzmodelluntersuchungen: Variante Bündnis 90/Die Grünen
- Anlage 4.2- Netzmodelluntersuchungen Ost-West-Achse
- Anlage 5- Übersichtsplan
- Anlage 6- Konzeptstudie Rheinquerung Tunnelvarianten (Schüßler-Plan)
- Anlage 7- Erweiterung des U-Bahnnetzes Dürener Straße