Hallo Ost-West-Achse
Hallo Köln gestalter
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
WAS BISHER GESCHAH
DER UMWELTVERBUND IM FOKUS

Köln mobil 2025
KAPAZITÄTSENGPÄSSE BEI DER KVB
DIE MACHBARKEITSSTUDIEN

Umgestaltung der Ost-West-Achse Köln
Verkehrliche Machbarkeitsstudie
Vortrag am 28.11.2017

Auftraggeber:
Stadt Köln
und
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Szenario

Sicherung der Querung
(Fußgänger, Radfahrer)

Wechsel der Stadtbahn in die Seitenlage

OST - WEST - ACHSE
KÖLN

Untersuchung der Stadträume, Freilegen der Potenziale, Entwicklung zukunftsfähiger Freiräume, Integration des öffentlichen Nahverkehrs

28.11.2017

Aufgabenstellung

- Kapazitätsverbesserung im Stadtbahnverkehr durch Einsatz längerer Züge (Zuglänge ~16 m, Nutzlast der Keilwagen ~ 80 m)
- Machbarkeit der Umgestaltung der Ost-West-Achse gemäß „Verkehrsplan“ prüfen
- Vorschläge zur Optimierung der „Verkehrsplanung“ erarbeiten
- Ausgewogene Aufteilung und Ausgestaltung der Verkehrsart ist unter Beachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmer und insbesondere Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungsziele (Mobilfahrverhalten gemäß „Kölner mobilität“)

Neumarkt - Variante 1 (2 Mittelbahnsteige auf Platzmitte)
10.10.17: VERKEHRSSAUSCHUSS
Unterschiedlich lang, unterschiedlich gut

Kommunikation zur Bürgerbeteiligung
2018

**Die Termine**

---

**März**

17.03.18 | 11-15 Uhr

*Auftakt Dialog-Forum*

zum Start der Bürgerbeteiligung im Historischen Rathaus

---

**April**

---

**Mai**

*Aus Sicht der Anwohner & Anrainer*

Teil 1: 13.04.18 | 15-21 Uhr

Teil 2: 21.04.18 | 11-17 Uhr

*Aus Sicht des Individualverkehrs*

12.04.18 | 15-21 Uhr

04.05.18 | 15-21 Uhr

*Aus Sicht der ÖPNV-Nutzer*

20.04.18 | 15-21 Uhr

05.05.18 | 11-17 Uhr

---

**Juni**

30.06.18 | 11-15 Uhr

*Auswertungskonferenz*

im Historischen Rathaus
17.03.2018: AUFTAKT DIALOG-FORUM
04./05.2018: KONSULTATIONSFORMATE
04./05.2018: VIER ERGÄNZENDE VARIANTEN DER POLITISCHEN FRAKTIONEN
30.06.2018: ÖFFENTLICHE AUSWERTUNGS-KONFERENZ
ZUSAMMENFASSUNG DER KONSULTATIONSERGEBNISSE

3 Perspektiven:
- Individualverkehr
- Anwohner & Anrainer
- ÖPNV-Nutzer

www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/ost-west-achse
ALLE DREI KONSULTATIONSGRUPPEN HABEN FOLGENDE ZIELE GEMEINSAM:

• Reduzierung und Rückbau des motorisierten Individualverkehrs.

• Ausbau des Umweltverbundes: Radwege, Fußwege, KVB-Kapazitäten.
BZGL. 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.
BZGL. DER PLANUNGSVARIANTEN LASSEN SICH FOLGENDE TENDENZEN ERKENNEN:

- Eine oberirdische Streckenführung wird von allen Gruppen im Rahmen ihrer Variantenempfehlung in Betracht gezogen.

- 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.
OST WEST ACHSE

WIE ES WEITERGEHT
OKT./NOV.: WEITERE ABSTIMMUNGSGESPRÄCHE
DER WEITERE AUSBLICK AUF 2019:


ab 2019

• weiterführende Planung der beschlossenen Variante: Ausschreibung und Planungsstart

• Planungsbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung: Ausschreibung und Konzeption
HABEN SIE FRAGEN?
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
VARIANTE BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
UNTERBINDUNG VON DURCHFAHRTSMÖGLICHKEITEN

- von der Deutzer Brücke geradeaus in Richtung Augustinerstraße und Neumarkt
- aus Richtung Westen kommend an der Hahnenstraße geradeaus Richtung Neumarkt
- an der Cäcilienstraße, in Höhe Nord-Süd-Fahrt, geradeaus Richtung Heumarkt
• Deutliche Entlastung der Ost-West-Achse

• Verlagerung des Kfz-Verkehrs von Deutzer Brücke zur Zoobrücke und Severinsbrücke (stadteinwärts auch auf die Mülheimer Brücke)

• Zunahme des Verkehrs auf:
  - Innere Kanalstraße
  - B51, Konrad-Adenauer-Ufer
  - Markmannsgasse
  - B9, Ringe
  - Riehler Straße / Nord-Süd-Fahrt
  - Östliche Zubringerstraße
  - B55, Roonstr. / Rothgerberbach
VARIANTE DER CDU-FRAKTION
VARIANTE DER FDP-FRAKTION
VARIANTE DER SPD-FRAKTION
HABEN SIE FRAGEN?
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
STADTBHAN KÖLN – OST-WEST-ACHSE
ERGEBNISSE DER ERGÄNZTEN NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNGEN
AUFGABENSTELLUNG
AUFGABENSTELLUNG

• Beurteilung der Förderfähigkeit des Ausbaus der Ost-West-Achse durch Nutzen-Kosten-Untersuchung

• Verifizierung für diverse Varianten unterschiedlicher Tunnellänge
AUFGABENSTELLUNG

• Methode: Standardisierte Bewertung von Infrastrukturinvestitionen des ÖPNV

• Konkret gewähltes Verfahren: Neue Verfahrensanleitung 2016 des Bundesverkehrsministeriums
BISHERIGE ERGEBNISSE
<table>
<thead>
<tr>
<th>Variante 1</th>
<th>Kurze Tunnellösung (bis Neumarkt)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Variante 2</td>
<td>Mittlere Tunnellösung (bis Rudolfplatz / Zülpicher Platz)</td>
</tr>
<tr>
<td>Variante 3</td>
<td>Große Tunnellösung I Variante B (Abzweig Linie 9 am Eisenbahnring)</td>
</tr>
<tr>
<td>Variante 4</td>
<td>Große Tunnellösung I Variante A (bis Melaten)</td>
</tr>
<tr>
<td>Variante 5</td>
<td>Oberirdische Lösung</td>
</tr>
</tbody>
</table>
VARIANTEN

Unterschiedlich lang, unterschiedlich gut

# BAUKOSTEN

<table>
<thead>
<tr>
<th>Variante</th>
<th>Baukosten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1: Kurze Tunnellösung</td>
<td>300 Mio. Euro</td>
</tr>
<tr>
<td>2: Mittlere Tunnellösung</td>
<td>560 Mio. Euro</td>
</tr>
<tr>
<td>4: Große Tunnellösung I Variante A</td>
<td>1.050 Mio. Euro</td>
</tr>
<tr>
<td>5: Oberirdische Lösung</td>
<td>250 Mio. Euro</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- Nur stadtbahnbedingte Kosten
- incl. Planungs- und Nebenkosten
- Grobe Baukostenschätzung
VERKEHRLICHE WIRKUNGEN

- Aufbereitung des Verkehrsmodells
- Kodierung veränderter Fahrpläne, Fahr-, Aufenthalts-, Umstiegs- und Zugangszeiten
- Berechnung der verkehrlichen Wirkungen:

|--------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------|

BETRIEBLICHE WIRKUNGEN

- Längere Fahrzeiten bedingen zusätzliche Umläufe im Ohnfall bei Verstärkerfahrten der Linien 1 und 9
- Beschleunigung im Mitfall vermeidet zusätzliche Umläufe
- Langzüge bewirken größeren Fahrzeugbedarf
- verkürzte Verstärkerlinie senkt Fahrzeugbedarf
- Entfall Busverstärkerlinie
NUTZEN-KOSTEN-INDIKATOR
## NUTZEN-KOSTEN-INDIKATOR

<table>
<thead>
<tr>
<th>Variante</th>
<th>Kurzer Tunnel</th>
<th>Mittlerer Tunnel</th>
<th>Großer Tunnel B (mod. Abzweig)</th>
<th>Großer Tunnel A</th>
<th>Oberirdisch</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Nutzen</strong></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-Betreiber</td>
<td>1.608</td>
<td>960</td>
<td>-1.445</td>
<td>-2.757</td>
<td>1.924</td>
</tr>
<tr>
<td>Allgemeinheit</td>
<td>2.020</td>
<td>2.280</td>
<td>2.411</td>
<td>2.821</td>
<td>1.671</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>NKI</strong></td>
<td>2.1</td>
<td>1.3</td>
<td>0.8</td>
<td>0.8</td>
<td>2.3</td>
</tr>
</tbody>
</table>
WEITERE VARIANTEN
WEITERE VARIANTEN

• Variante 2+: basierend auf Variante 2 (mittlerer Tunnel) verlängerter Tunnel bis Eisenbahnring

• Variante 6: „Rhein-Tunnel“ basierend auf V2+ Tunnel unter Rhein bis Deutz + Erhalt Oberflächenstrecke

• Variante 7: „Dürener Straße“ basierend auf V2+ abzweigender Tunnel für Linie 7 bis Dürener Straße
VARIANTE 2+:

- **Ziel (ggü. V2)**
  Konfliktenvermeidung mit MIV am Rudolfplatz/Ringe

- **Maßnahme**
  Verlängerung des Tunnels bis Eisenbahnring

- **Baukosten**
  760 Mio. Euro (ggü. 560 für V2)

- **Nutzen-Kosten-Indikator**
  1,0 (ggü. 1,3 für V2)
  Chance auf Förderung besteht
VARIANTE 6:

- **Ziel (ggü. V2+)**
  weitere Kapazitätssteigerung

- **Maßnahme**
  Verdoppelung der Infrastruktur: Tunnel + Oberfläche
  Tausch der Linienäste 7/9: 1+9 im Tunnel; Linie 7 an Oberfläche
  zusätzliche HVZ-Verdichter (damit 5-Minuten-Takt auf allen Linien)

- **Baukosten**
  1.130 Mio. Euro (ggü. 760 für V2+)

- **Nutzen-Kosten-Indikator**
  0,4 (ggü. 1,0 für V2+)
  keine Perspektive auf Fördermittel
VARIANTE 7:

- Ziel (ggü. V2+)
  Ausbau des Abzweigs durch Lindenthal

- Maßnahme
  Verlängerung des Tunnels bis Dürener Straße
  kürzere Linienführung, neue Haltestellen, Anpassung im Busnetz

- Baukosten
  1.080 Mio. Euro  (ggü. 760 für V2+)

- Nutzen-Kosten-Indikator
  0,9  (ggü. 1,0 für V2+)
  Perspektive auf Fördermittel kritisch
**NUTZEN-KOSTEN-INDIKATOR**

- Ergebnis-Übersicht

<table>
<thead>
<tr>
<th>V 1 Kurzer Tunnel</th>
<th>V 2 Mittlerer Tunnel</th>
<th>V 2+ Eisenbahn Ring</th>
<th>V 3 Großer Tunnel B (mod. Abzweig)</th>
<th>V 4 Großer Tunnel A</th>
<th>V 5 Oberirdisch</th>
<th>V 6 Rhein-Tunnel</th>
<th>V 7 Dürener Straße</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2,1</td>
<td>1,3</td>
<td>1,0</td>
<td>0,8</td>
<td>0,8</td>
<td>2,3</td>
<td>0,4</td>
<td>0,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
EINBLICK IN DIE BESCHLUSSVORLAGE

2018

Oktober

Abstimmungsgespräche und finale Anpassungen der Beschlussvorlage

05. November

Veröffentlichung der Beschlussvorlage

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gremium</th>
<th>Datum</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Verkehrsausschuss</td>
<td>13.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtentwicklungsausschuss</td>
<td>15.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezirksvertretung 3 (Kalk)</td>
<td>06.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)</td>
<td>06.12.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)</td>
<td>10.12.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsausschuss</td>
<td>11.12.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Rat</td>
<td>18.12.2018</td>
</tr>
</tbody>
</table>
DIE BESCHLUSSVORLAGE

... zur Entscheidung über die Vorzugsvariante und Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses
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.“
BEWERTUNGSKRITERIEN:

• Stärkung des Umweltverbundes für zu Fuß gehende und Radfahrende
• Komplexität der Verkehrsanlagen
• Platzbedarfe durch Verlängerung der Haltestellen
• Steigerung der ÖPNV-Kapazitäten, Verkürzung der Fahrzeiten, Verbesserung des Betriebsablaufes, Unfallfreiheit
• Lage und Länge der Tunnelrampen
• Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr
Bewertungskriterien:

- Bauzeit
- Förderfähigkeit und Kosten/ Unterhaltungsaufwand
- Eingriff in die historische Bausubstanz
- Barrierefreiheit/ Umsteigeverhältnisse/ Wege zur Haltestelle
- Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten der gewonnenen Flächen
### DIE VARIANTEN IN DER ÜBERSICHT

<table>
<thead>
<tr>
<th>V 1 Kurzer Tunnel</th>
<th>V 2 Mittlerer Tunnel</th>
<th>V 2+ Eisenbahn Ring</th>
<th>V 3 Großer Tunnel B (mod. Abzweig)</th>
<th>V 4 Großer Tunnel A</th>
<th>V 5 Oberirdisch</th>
<th>V 6 Rhein-Tunnel</th>
<th>V 7 Dürener Straße</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2,1</td>
<td>1,3</td>
<td>1,0</td>
<td>0,8</td>
<td>0,8</td>
<td>2,3</td>
<td>0,4</td>
<td>0,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>
ZWEI ALTERNATIVEN WERDEN DEM STADTRAT EMPFÖHLEN:

EINE TUNNELLÖSUNG

DIE OBERIRDISCHE LÖSUNG
WESENTLICHE ENTSCHEIDUNGSKRITERIEN
AUS SICHT DER VERWALTUNG:

• Optimale Platzkapazitäten für die Stärkung des Umweltverbundes

• Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner

• Qualitative Aufwertung von Fuß- und Radwegen

• Attraktivierung der zentralen Plätze

• Steigerung der Aufenthaltsqualität
WESENTLICHE ENTSCHEIDUNGSKRITERIEN AUS SICHT DER VERWALTUNG:

- Optimale Platzkapazitäten für die Stärkung des Umweltverbundes
- Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner
- Qualitative Aufwertung von Fuß- und Radwegen
- Attraktivierung der zentralen Plätze
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

ALLE DREI KONSULTATIONSGRUPPEN HABEN FOLGENDE ZIELE GEMEINSAM:

- Reduzierung und Rückbau des motorisierten Individualverkehrs.
- Ausbau des Umweltverbundes: Radwege, Fußwege, KVB-Kapazitäten.
AUFRECHTERHALTUNG DES BETRIEBES WÄHREND DER BAUPHASE

• Unabhängig von der Variantenentscheidung wird sichergestellt, dass der Stadtbahnbetrieb während der Bauphasen grundsätzlich aufrechterhalten bleibt.

• In kurzen Sperrpausen erfolgen wiederholte Anpassungen der Gleisanlagen.
ERREICHUNG DER KAPAZITÄTSSTEIGERUNG
FÜR DIE KVB

• Unabhängig von der Variantenentscheidung kann die Kapazitätssteigerung gleich schnell erreicht werden.

• An allen Bahnsteigen in der Innenstadt werden zur Auslieferung der neuen Niederflurstadtbahnwagen Provisorien erstellt.

• Es soll frühzeitig mit der Planung und dem Ausbau der Haltestellen auf den Außenästen begonnen werden.
DAS GEPLANTE VORGEHEN:

2018 Oktober Abstimmungsgespräche und finale Anpassungen der Beschlussvorlage

05. November Veröffentlichung der Beschlussvorlage
https://ratsinformation.stadt-koeln.de/

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gremium</th>
<th>Datum</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Verkehrsausschuss</td>
<td>13.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtentwicklungsausschuss</td>
<td>15.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezirksvertretung 8 (Kalk)</td>
<td>29.11.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)</td>
<td>06.12.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Bezirksvertretung 3 (Lindenthal)</td>
<td>10.12.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsausschuss</td>
<td>11.12.2018</td>
</tr>
<tr>
<td>Rat</td>
<td>18.12.2018</td>
</tr>
</tbody>
</table>
HABEN SIE FRAGEN?
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
Agenda

1. Rück- und Überblick
2. Vorstellung der politischen Varianten
3. Kosten-Nutzen-Analyse zu allen Varianten
4. Kaffeepause
5. Einblick in die Beschlussvorlage
6. Ausblick
7. Gespräche im Atrium
Wir freuen uns auf weitere Gespräche jetzt im Atrium:

Zu den Planungsvarianten
Zur Beschlussvorlage
Zur Bürgerbeteiligung