



Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Politischer Variantenentscheid für die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse, Bereich Innenstadt

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	11.06.2024
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	13.06.2024
Stadtarbeitsgemeinschaft Behindertenpolitik	18.06.2024
Stadtentwicklungsausschuss	20.06.2024
Finanzausschuss	24.06.2024
Verkehrsausschuss	24.06.2024
Rat	27.06.2024

Beschluss:

Beschlussvorschlag A für die unterirdische Planungsalternative

Der Rat der Stadt Köln nimmt die Ergebnisse der Vorplanung (LP 2) zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung:

1. Die Planung zur Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse im Innenstadtbereich ist für die Leistungsphasen Entwurfsplanung (LP 3) bis zur Ausführungsplanung (LP 6) der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) für die **unterirdische Planungsalternative** weiterzuführen.

Diese Planung umfasst eine unterirdische Stadtbahnführung zwischen dem Eisenbahnring (Höhe Aachener Weiher) und dem Heumarkt in der Kölner Innenstadt sowie einem unterirdischen Abzweig der Linie 9 in Richtung Zülpicher Platz.

Die Planungskosten für die genannte Alternative für die Leistungsphasen 3 bis 6 HOAI einschließlich der Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit betragen ca. 61.190.000 € brutto mit einem städtischen Anteil in Höhe von 54.050.000 € brutto.

2. Ein übergreifender Architekturwettbewerb ist für die Gestaltung der drei unterirdischen Haltestellen Neumarkt, Rudolfplatz und Moltkestraße durchzuführen.

3. Gleichzeitig beschließt der Rat der Stadt Köln die Freigabe von Verpflichtungsermächtigungen i. H. v. insgesamt 35.500.000 € zu Lasten der Haushaltsjahre 2025, 2026 und 2027 (jeweils 9.000.000 € in 2025 und 2026 sowie 17.500.000 € in 2027) im Teilfinanzplan des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau in der Produktgruppe 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPN, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei der Finanzstelle 6903-1202-0-5200, Ost-West-Achse im Haushaltsjahr 2024.
4. Die Verwaltung wird gebeten den Rat der Stadt Köln nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sowie Abschluss des Zuwendungsverfahrens gem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über die Ergebnisse zu informieren.
5. Der Rat nimmt die in Anlage 9 dargestellte Qualifizierungsstrategie für den Stadtraum Ost-West-Achse mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von rd. 2,3 Mio. € zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung des erforderlichen Finanzierungsbeschlusses auf Grundlage des Variantenentscheids.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf eine Wiedervorlage, sofern die anderen Gremien uneingeschränkt zustimmen.

Beschlussvorschlag B für die oberirdische Planungsalternative

Der Rat der Stadt Köln nimmt die Ergebnisse der Vorplanung (LP 2) zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung:

1. Die Planung zur Kapazitätserweiterung der Ost-West-Achse im Innenstadtbereich ist für die Leistungsphasen Entwurfsplanung (LP 3) bis zur Ausführungsplanung (LP 6) der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) für die **oberirdische Planungsalternative** weiterzuführen.

Diese Planung umfasst eine oberirdische Stadtbahnführung zwischen dem Eisenbahnring (Höhe Aachener Weiher) und dem Heumarkt in der Kölner Innenstadt mit zwei parallel liegenden Mittelbahnsteigen auf dem Neumarkt.

Die Planungskosten für die genannte Alternative für die Leistungsphasen 3 bis 6 HOAI einschließlich der Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit betragen ca. 13.292.000 € brutto mit einem städtischen Anteil in Höhe von 11.900.000 € brutto.

2. Gleichzeitig beschließt der Rat der Stadt Köln die Freigabe von Verpflichtungsermächtigungen i. H. v. insgesamt 13.300.000 € zu Lasten der Haushaltsjahre 2025, 2026 und 2027 (jeweils 5.000.000 € in 2025 und 2026 sowie 3.300.000 € in 2027) im Teilfinanzplan des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau in der Produktgruppe 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPN, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei der Finanzstelle 6903-1202-0-5200, Ost-West-Achse im Haushaltsjahr 2024.
3. Die Verwaltung wird gebeten den Rat der Stadt Köln nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sowie Abschluss des Zuwendungsverfahrens gem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) über die Ergebnisse zu informieren.
4. Der Rat nimmt die in Anlage 9 dargestellte Qualifizierungsstrategie für den Stadtraum Ost-West-Achse mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von rd. 2,3 Mio. € zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Vorbereitung des erforderlichen Finanzierungsbeschlusses auf Grundlage des Variantenentscheids.

Der Verkehrsausschuss verzichtet auf eine Wiedervorlage, sofern die anderen Gremien uneingeschränkt zustimmen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein** **Ja, investiv** Investitionsauszahlungen 54.050.000

brutto _____ €

Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____

%

 Ja, ergebniswirksam Aufwendungen für die Maßnahme _____ €Zuwendungen/Zuschüsse Nein Ja _____

%

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

c) bilanzielle Abschreibungen _____ €

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

a) Erträge _____ €

b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten _____ €

Einsparungen:**ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen _____ €

b) Sachaufwendungen etc. _____ €

Beginn, Dauer _____

Auswirkungen auf den Klimaschutz Nein Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung) Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)**Begründung:****Inhalt**

1 Ausgangssituation

2 Planungsprozess

3 Zusammenstellung der Planungsergebnisse

3.1 Planungsalternative 1 - Oberirdische Lösung

3.2 Planungsalternative 2 - Unterirdische Lösung

3.2.1 Oberflächenplanung3.2.2 Tunnelplanung

4 Kriterienkatalog

4.1 Aufbau des Kriterienkatalogs

4.2 Ergebnisse des Kriterienkatalogs

4.3 Fazit aus dem Kriterienkatalog

5 Anpassung Verkehrsführung

6 Auswirkungen auf den Klimaschutz

7 Architekturwettbewerb

8 Kosten

- 9 Finanzierung
- 10 Förderung
- 11 Zusätzlicher Stellenbedarf
- 12 Projektkommunikation
 - 12.1 Politisches Begleitgremium
 - 12.2 Fachgespräche zur Einbindung von Interessengruppen
 - 12.3 Systematische Öffentlichkeitsarbeit
- 13 Qualifizierung des Stadtraums
- 14 Weiteres Vorgehen

1 Ausgangssituation

Die Stadtbahnlinie 1 hat in den Hauptverkehrszeiten auf Teilabschnitten bereits ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der angestrebten Mobilitätswende zur Stärkung des Umweltverbundes ist eine deutliche Nachfragesteigerung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erwarten, die mit den vorhandenen Angeboten nicht bedient werden kann. Demzufolge 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. Die Strecke im Innenstadtbereich ist der Engpasskorridor, der aufgrund der Belastung nicht in der Lage ist, Verspätungen der Züge auszugleichen. Das Einfahren fast aller Linien in diesen Abschnitt aus Streckenbereichen, die aufgrund der Verkehrsführung verspätungsanfällig und deren Verspätungen nicht vorher aufzufangen sind, führt zu einer Begrenzung der betrieblichen Belastungsfähigkeit, das heißt eine Taktverdichtung lässt sich nicht mehr mit zufriedenstellender Qualität abbilden, so dass weitere Kapazitäten entweder den Bau einer zusätzlichen Gleistrasse durch die Innenstadt oder die Ertüchtigung der vorhandenen Strecke für längere Züge erfordern.

Der Einsatz von Langzügen (ca. 90 m statt bisher 60 m; d. h. die Erhöhung des Platzangebots um 50 %) auf der Linie 1 erfordert eine Verlängerung der bestehenden Haltestellen auf mindestens 80 m und den Umbau der betroffenen Knotenpunkte sowie die signaltechnische Überarbeitung aller Lichtsignalanlagen, die von den 90 m langen Stadtbahnen befahren werden. Neben dem Ausbau im innerstädtischen Bereich sind hierzu auch die Bahnsteige auf den Außenästen zu verlängern. Zudem ist eine brandschutztechnische Ertüchtigung der vorhandenen Tunnelhaltestellen zwischen Bf. Deutz/Messe und Höhenberg Frankfurter Straße sowie Bensberg notwendig. Der Ausbau ermöglicht perspektivisch auch den Einsatz von längeren Zügen auf Teilabschnitten der Linie 9.

Auf Basis des Beschlusses zur Entscheidung über die Vorzugsvariante und die Vorbereitung eines Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses (Vorlagen-Nr. [3211/2018](#) und Antrag [AN/1815/2018](#)) und des Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschlusses (Vorlagen-Nr. [1137/2019](#)) wurde die Verwaltung u. a. damit beauftragt, eine Variantenuntersuchung (oberirdische und unterirdische Führung der Stadtbahn) im Innenstadtbereich (Heumarkt bis Eisenbahnring,) für die Leistungsphasen Grundlagenermittlung (LP 1) und Vorplanung (LP 2) durchzuführen.

Gemäß des Beschlusses zur Beschaffung von niederflurigen Stadtbahnwagen (Vorlagen-Nr. [0891/2018](#)) wurden die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) beauftragt, rechtzeitig die erforderlichen Stadtbahnwagen für den Betrieb mit Langzügen zu bestellen.

2 Planungsprozess

Die Planungen wurden für die Variantenuntersuchung (oberirdische und unterirdische Führung der Stadtbahn) in Form einer losweisen Ausschreibung mit Los 1 für die oberirdische Lösung und Los 2 für die unterirdische Lösung ausgeschrieben. Die Nummerierung der Lose wurde zur Unterscheidung im weiteren Planungsprozess beibehalten:

Oberirdische Stadtbahnführung = Planungsalternative 1

Unterirdische Stadtbahnführung = Planungsalternative 2

Die Nummerierung stellt keine Rangfolge der beiden alternativen Planungen dar.

Nach Durchführung der erforderlichen Vergabeverfahren wurde zunächst mit allen beteiligten

Fachdienststellen und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) für den gesamten Innenstadtbereich für die Verkehrsanlagen sowohl für die oberirdische als die unterirdische Stadtbahnführung eine Vielzahl von möglichen Varianten entwickelt und im Rahmen der Planung auf ihre Machbarkeit hin überprüft. Stellte sich eine Variante als technisch nicht umsetzbar heraus, wurde diese verworfen. Für die geeigneten Varianten in den einzelnen Planungsabschnitten wurde eine Bewertungsmatrix aufgestellt. Diese diente der Bewertung der Varianten und Festlegung der Vorzugsvariante, ist aber nicht zu verwechseln mit dem als Anlage beigefügten Kriterienkatalog zum Vergleich der beiden Planungsalternativen. Dabei wurden für die Bewertungsmatrix zunächst Kriterien festgelegt und gewichtet. Die Kriterien waren Haltestellenfunktion, Städtebau und Stadtraumgestaltung, Umweltauswirkungen, verkehrliche Auswirkungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), Verkehrsablauf im Fuß- und Radverkehr, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, betriebliche Belange der KVB und Realisierung. Anschließend wurden die verschiedenen Varianten anhand von Unterkriterien mit einem Punktesystem bewertet. Die Variante mit dem höchsten Wert stellte die Vorzugsvariante dar. Dieser Prozess wurde für alle Verkehrsanlagen durchgeführt und so für beide Planungsalternativen jeweils eine Vorzugsvariante ermittelt.

Grundsätzlich werden alle Bahnsteige bei beiden Planungsalternativen, aber auch die Zuwegungen zu Bahnsteigen, Treppenanlagen und Aufzügen in den kommenden Planungsphasen barrierefrei gestaltet.

Die Planung erfolgt unter Begleitung des Stadtplanungsamtes.

Die Fertigstellung der Bereiche West und Ost wird voraussichtlich vor dem Ausbau des Innenstadtbereichs abgeschlossen sein. Damit die Inbetriebnahme der Langzüge mit der Fertigstellung der Bereiche West und Ost erfolgen kann, wurden für den Innenstadtbereich Bauwischenzustände geplant. Die Zeiten zur Erstellung der Bauwischenzustände sind in den unter Punkt 4.2 angegebenen Bauzeiten nicht enthalten, weil sie für beide Alternativen ähnlich lang sind und die Notwendigkeit der Bauwischenzustände abhängig vom Fertigstellungstermin in den Bereichen Ost und West sowie vom Baubeginn im Bereich Innenstadt ist. Während der Bauphase ist bei beiden Alternativen für einige Gebäude ein zweiter Rettungsweg sicherzustellen. Dies wurde mit der Feuerwehr abgestimmt. Die Kosten für die Bauwischenzustände und die zweiten Rettungswege wurden in den Gesamtkosten berücksichtigt.

3 Zusammenstellung der Planungsergebnisse

3.1 Planungsalternative 1 - Oberirdische Lösung

Die vier Haltestellen Heumarkt, Neumarkt, Rudolfplatz und Moltkestraße werden für den Einsatz von 90 m langen Stadtbahnzügen umgebaut und der Straßenraum neu geordnet. Je nach räumlicher Gegebenheit werden die Bahnsteige als Seitenbahnsteig (Heumarkt, Neumarkt, Rudolfplatz) oder als Mittelbahnsteig (Moltkestraße) angelegt. Die oberirdische Lösung (Planungsalternative 1 siehe Anlage 3.3.1) sieht am Neumarkt eine Haltestelle auf der Platzfläche (N6.2) mit zwei parallel nebeneinanderliegenden Mittelbahnsteigen mit insgesamt vier Gleisen und Bahnsteigkanten vor. Diese werden benötigt, um dem erhöhten Zeitbedarf für das Ein- und Aussteigen an dieser Stelle besonders großen Zahl von Fahrgästen gerecht zu werden. Nur so ist es möglich, dass trotz andauerndem Fahrgastwechsel einer Stadtbahn gleichzeitig bereits die nachfolgende Stadtbahn an der anderen Bahnsteigkante einfahren kann und somit nicht wegen des noch belegten Bahnsteiggleises auf freier Strecke warten muss.

Zusätzlich zu der bevorzugten Planungsvariante am Neumarkt (N6.2) wurde eine Planungsvariante (N8.2) untersucht (siehe auch Vorstellung im 4. politischen Begleitgremium [4-sitzung-politisches-begleitgremium-ost-west-achse-koeln-praesentation.pdf \(ostwestachse.koeln\)](#) welche in weiten Bereichen der Planungsalternative 1 entspricht. Der einzige Unterschied besteht am Neumarkt, wo anstelle der beiden nebeneinanderliegenden Mittelbahnsteige nur ein Mittelbahnsteig für die beiden Gleise in Fahrtrichtung Osten angeordnet wird. Der zweite Mittelbahnsteig für die beiden Gleise in Fahrtrichtung Westen liegt in der Cäcilienstraße. Die Notwendigkeit der vier Bahnsteigkanten ergibt sich analog zur Planungsalternative 1.

Als Folge der Entzerrung ist der Eingriff in die Platzfläche des Neumarktes geringer und die Haltestelle ist im Stadtbild nicht so dominant wie in bei Variante N6.2. Die städtebauliche Einbindung am Neumarkt kann daher als besser bezeichnet werden. Im Gegenzug werden die

verbleibenden Flächen für die Nebenanlagen in der Cäcilienstraße durch den dort größeren Flächenbedarf für die Verkehrsanlagen eingeschränkt. Für die Fahrgäste sind die Zuwegung, die Erkennbarkeit und die Übersichtlichkeit schlechter. Außerdem ergeben sich zum Teil längere Umsteigezeiten zwischen den Linien. Die betriebliche Flexibilität ist gegenüber N6.2 geringer. Bei N8.2 ergibt sich ein zusätzlicher Zugangsweg über die Antonsgasse zur Schildergasse. Außerdem ist bei N8.2 eine unterirdische Anbindung an die vorhandene Verteilerebene erforderlich, um diese ohne eine Fahrbahnquerung zu erreichen.

Die Bauwischenzustände sind bei N8.2 als ungünstiger zu bewerten, da die diese (analog zur unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) am Neumarkt vollständig zurück gebaut werden müssen, so dass die Sperrpausen für die Stadtbahnen in Ost-West-Richtung länger sind.

Aus den oben genannten Gründen ist die Neumarktvarianten N6.2 die Vorzugsvariante der Verwaltung bei der oberirdischen Stadtbahnführung und wird weiterverfolgt.

Die Bushaltestellen im Planungsraum werden nach Erfordernis verlegt, damit alle erforderlichen Fahr- und Umsteigebeziehungen funktionieren. Lade- und Liefervorgänge können in dafür ausgewiesenen Zonen durchgeführt werden.

Als weiteres Ziel wird eine Aufwertung des Stadtraums angestrebt, mit der die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr verbessert sowie die Aufenthalts- und die Freiraumqualität mit einer verdichteten Straßenbegrünung gesteigert wird. Die Gehwege werden insgesamt breiter. Die Radwege werden auf Grundlage des Achsenbeschlusses (Vorlagen-Nr. [2374/2021](#)) als straßenbündig geführter Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,50 m angelegt. Für den Fuß- und Radverkehr kann somit eine Verbesserung des Flächenangebotes und der Wege- und Fahrbeziehungen erzielt werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf einen durchgehenden Fahrstreifen pro Richtung entsteht Raum für andere Nutzungen. Ziel ist es die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den MIV in der Innenstadt auf 30 km/h herabzusetzen. Voraussetzung hierfür ist die Novellierung der Straßenverkehrsordnung. Die maximale Geschwindigkeit der Stadtbahn bleibt dabei jedoch bei 50 km/h.

In Fahrtrichtung Westen wird der MIV auf der Cäcilienstraße lediglich bis zur Kronengasse geführt, dort ist eine Wendefahrt erforderlich. Der quartiersfremde Durchgangsverkehr verlagert sich auf Ausweichrouten nördlich und südlich der Ost-West-Achse (OWA) und das Verkehrsaufkommen wird reduziert. Die Wendefahrt ist zwingende Voraussetzung zur Verkehrsflächenreduzierung und Vergrößerung der Platzfläche am Neumarkt. In Fahrtrichtung Westen wird ein 3,50 m breiter Radweg/Radfahrstreifen geführt, den auch Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr nutzen können.

In Konsequenz wird der MIV auf Ausweichrouten nördlich und südlich der Ost-West-Achse oder großräumig verlagert (siehe Anlage 4.3, Kapitel 9 Ausweichrouten).

Auf der Westseite des Neumarktes schließt im Norden das Apostelviertel mit geänderter Verkehrsführung an. Die Einfahrt in das Viertel erfolgt neu über die Benesisstraße sowie die Straßen Am Alten Posthof und Auf dem Berlich. Die Einfahrt über die Richmodstraße entfällt. Die Ausfahrt aus Richtung Gertrudenstraße und Apostelnstraße ist in der Planung auch Richtung Osten möglich.

In der Hahnenstraße findet sich anschließend die Grundstruktur getrennter Richtungsfahrbahnen mit je einem Kfz- und einem Radfahrstreifen wieder.

Ab dem Bereich Rudolfplatz ändert sich die Systematik der Verkehrsführung im Vergleich zum Bestand. Ab der Haltestelle Rudolfplatz verkehrt die Stadtbahn in beiden Richtungen auf der Aachener Straße. Der quartiersfremde Durchgangsverkehr (MIV) wird im Gegenzug in beiden Fahrtrichtungen auf der Richard-Wagner-Straße geführt und zusätzliche Angebote für den Radverkehr geschaffen.

Auf der Aachener Straße werden die verbleibenden Quell- und Zielverkehre im MIV und Rad-

verkehr sowie die Busse gemeinsam im Mischverkehr geführt, um die Breite der Nebenanlagen vergrößern und die Aufenthaltsqualität im Umfeld der gastronomischen Nutzungen verbessern zu können. Da die Passierbarkeit für Rettungsfahrzeuge bei einer in der Haltestelle stehenden Stadtbahn nicht gegeben ist, wird in der Leistungsphase 3 möglicherweise eine Optimierung der Planung unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr erforderlich.

Die Haltestelle Moltkestraße wird aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit mit straßenbündigem Bahnkörper als Mittelbahnsteig ausgebildet. Diese Lage ermöglicht bei Realisierung des S-Bahn-Haltespunktes einen kurzen Weg für den Umstieg zwischen SPNV und ÖPNV. In Richtung Aachener Weiher verschwenkt die Trasse wieder auf den besonderen Bahnkörper in die derzeit bestehende Lage. Im Westen entsteht an der östlichen Seite der Haltestelle Universitätsstraße im Rahmen der Planung für den Bereich West eine neue Queermöglichkeit über die Aachener Straße. Der Planungsbereich grenzt westlich der Mitte des Aachener Weihers an die Planungsgrenze des Westastes an.

3.2 Planungsalternative 2 - Unterirdische Lösung

3.2.1 Oberflächenplanung

Die fünf Oberflächenhaltestellen Heumarkt, Neumarkt, Rudolfplatz, Moltkestraße und Maurituskirche (zukünftiger Entfall) sowie die Gleisanlagen an der Oberfläche werden zurückgebaut und der Straßenraum neu geordnet.

Die Bushaltestellen im Planungsraum werden nach Erfordernis verlegt, damit alle erforderlichen Fahr- und Umsteigebeziehungen funktionieren. Lade- und Liefervorgänge können in dafür ausgewiesenen Zonen durchgeführt werden.

Mit dem Wegfall der Stadtbahntrasse an der Oberfläche wird als weiteres Ziel eine Aufwertung des Stadtraums erreicht, mit der die Attraktivität für Fuß- und Radverkehr verbessert sowie die Aufenthalts- und die Freiraumqualität mit einer verdichteten Straßenbegrünung gesteigert wird. Die Gehwege werden insgesamt breiter. Die Radwege werden auf Grundlage des Achsenbeschlusses als straßenbündig geführte Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,50 m angelegt. Für den Fuß- und Radverkehr kann somit eine Verbesserung des Flächenangebotes und der Wege- und Fahrbeziehungen erzielt werden. Die Verkehrsführung weist analog zur Planungsalternative 1 einen durchgehenden Kfz-Fahrstreifen pro Richtung auf. Hierdurch entsteht Raum für andere Nutzungen. Ziel ist es die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den MIV in der Innenstadt auf 30 km/h herabzusetzen. Voraussetzung hierfür ist die Novellierung der Straßenverkehrsordnung.

Am Heumarkt ergeben sich durch den Wegfall der Stadtbahngleise neue Raumzusammenhänge über die Augustinerstraße. Zugleich trennt der Trog der Stadtbahn-Tunnelrampe den Heumarkt in zwei ungleiche Hälften. Dennoch ist nur bei dieser Variante eine planfreie Querung der Gleistrasse auf der westlichen Seite der Platzfläche möglich. Die nördliche Überfahrt von der Deutzer Brücke über den Heumarkt zur Augustinerstraße entfällt und wird über die Markmannsgasse auf den „Doppelknoten“ Heumarkt geführt. Die verkehrlichen Folgen auf den Ausweichrouten der OWA sind in der Anlage 4.3, Kapitel 9 Ausweichrouten beschrieben. Da die Erreichbarkeit der Augustinerstraße für Einsatzfahrzeuge aus Sicht der Feuerwehr aufgrund des erheblichen Zeitverzugs kritisch gesehen wird, wird in der Leistungsphase 3 eine Optimierung angestrebt.

Die Fläche südlich der Pipinstraße wird in großen Teilbereichen entsiegelt, mit zusätzlichen großkronigen Bäumen bepflanzt und gewinnt so an Aufenthaltsqualität. Die Augustinerstraße ist zukünftig mit Ausnahme von Anlieferverkehren für den MIV gesperrt und kann als neue Platzfläche im Übergang zum Elogiusplatz und zur Via Culturalis neu gestaltet werden.

Die Planung am Neumarkt sieht vor, den Verkehr auf der Südseite zu führen. An der Oberfläche entstehen durch das neue Haltestellenbauwerk vier neue Zugänge, ein bestehender Zugang wird um eine Fahrtreppe erweitert und zwei bestehende Zugänge entfallen. Aufgrund der unterirdischen Mittelbahnsteige bedarf es an der Oberfläche einer breiten Mittelinsel, damit die Aufzüge bis an die Oberfläche geführt werden können. Die Kfz-Fahrbahn in Fahrtrich-

tung Westen endet auf Höhe der Kronengasse in einer Wendefahrt. Diese ist zwingende Voraussetzung zur Verkehrsflächenreduzierung und Vergrößerung der Platzfläche am Neumarkt. In Fahrtrichtung Westen wird ein 3,50 m breiter Radweg/Radfahstreifen geführt, den auch Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr nutzen können.

In Konsequenz wird der MIV auf Ausweichrouten nördlich und südlich der Ost-West-Achse oder großräumig verlagert (siehe Anlage 4.3, Kapitel 9 Ausweichrouten).

Auf der Westseite des Neumarktes schließt im Norden das Apostelviertel mit geänderter Verkehrsführung an.

Die Einfahrt in das Viertel erfolgt neu über die Benesisstraße sowie die Straßen Am Alten Posthof und Auf dem Berlich. Die Einfahrt über die Richmodstraße entfällt. Die Ausfahrt aus Richtung Gertrudenstraße und Apostelstraße ist in der Planung auch Richtung Osten möglich.

Am Rudolfplatz entfällt die Stadtbahntrasse an der Oberfläche und die Führung des MIV, so dass der Platz nicht mehr durch Verkehrsanlagen unterbrochen wird. Die Richard-Wagner-Straße wird analog zur Planungsalternative 1 als Hauptachse für den Radverkehr und MIV in beiden Fahrtrichtungen ausgebaut. Westlich der Ringe liegt unter der Aachener Straße die neue unterirdische Haltestelle. Neue Zugänge befinden sich jeweils nördlich und südlich am Knoten Aachener Straße/Brabanter Straße/Händelstraße.

Unter dem Knoten Aachener Straße/Moltkestraße befindet sich die Stadtbahnhaltestelle Moltkestraße. In der Aachener Straße westlich der Schmalbeinstraße liegt der Trog der Stadtbahn-Tunnelrampe.

Bei der unterirdischen Stadtbahnführung entfällt für die Linie 9 die Haltestelle Mauritiuskirche. Der Mauritiussteinweg wird daher als Erschließungsstraße neu geordnet. Der Mauritiuskirchplatz kann durch den Entfall der Stadtbahngleise auf allen Seiten der Kirche genutzt werden und wird nicht mehr von der Stadtbahntrasse beeinträchtigt.

Das Trogbauwerk für die Stadtbahnrampe liegt in der Jahnstraße in Mittellage, wodurch einige Bäume und der Großteil der Stellplätze entfallen werden. Die Quartierserschließung wird an die neuen Gegebenheiten angepasst. Auf Höhe des Knotens Jahnstraße/Mauritiuswall wird der Anschluss an den Bestand erreicht.

3.2.2 Tunnelplanung

Die geplante Tunnelstrecke wird in geschlossener und in offener Bauweise (Trog- und Haltestellenbauwerke) hergestellt. Es werden insgesamt ca. 2,7 km Bohrtunnel (2 x 1,35 km), 0,8 km Rampenbauwerke und drei neue Haltestellen gebaut. Die unterirdische Bestandshaltestelle Heumarkt wird für den Anschluss der Ost-West-Achse baulich angepasst.

Die Haltestelle Heumarkt liegt linksrheinisch am östlichen Rand des Bereichs Innenstadt in unmittelbarer Nähe zur Deutzer Brücke. Die Haltestelle wurde im Zuge des Ausbaus der Nord-Süd Stadtbahn hergestellt und 2013 eröffnet. Mit dem fertiggestellten U-Bahnhof wurden bereits die baulichen Voraussetzungen für eine unterirdische Haltestelle bei unterirdischer Führung der Linien 1, 7 und 9 geschaffen. Mit der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) im Zuge der Anbindung der Ost-West-Achse an diese bestehende Haltestelle Heumarkt ist vorgesehen, das neue Tunnelbauwerk an die Ebene -2 anzuschließen, sodass diese Ebene zukünftig als Fahrbene mit Seitenbahnsteigen genutzt werden kann. Die -3 Ebene wird durch die Nord-Süd Stadtbahn genutzt. Erst dann würden die damaligen Planungen zum Bau der unterirdischen Stadtbahnhaltestelle vollumfängliche Anwendung finden.

Die Haltestelle Neumarkt bildet den zentralen Knotenpunkt und verbindet die Ost-West-Achse mit der Nord-Süd-Achse (Innenstadttunnel). Die neue Haltestelle ist direkt unter dem bestehenden Innenstadttunnel geplant und wird in offener Bauweise hergestellt. Daher wird hier ein Teilabriss des Bestandstunnels erforderlich. Die betriebliche Machbarkeit einer solchen Lösung wurde mit der KVB abgestimmt und als grundsätzlich machbar bestätigt. Voraussetzung ist dabei die Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn, da ab diesem Zeitpunkt die Linie 16 nicht

mehr über den Neumarkt fährt.

Die neue Haltestelle der Ost-West-Achse verfügt über vier Bahnsteigkanten. Aus diesem Grund ist unterhalb der Bestandshaltestelle eine neue doppelstöckige Haltestelle mit zwei übereinanderliegenden Mittelbahnsteigen (Ebene -3 und Ebene -4) geplant.

Der Abzweig der Linie 9 schließt südwestlich unterirdisch und kreuzungsfrei an die Haltestelle Neumarkt an. Einige Bestandsgebäude werden im Abzweig der Linie 9 unterfahren. Die Trassenführung wurde so gewählt, dass die Mauritiuskirche westlich passiert wird. Die Linie 9 wird im Bereich der Jahnstraße über eine Rampe in mittiger Straßenlage an die Oberfläche geführt und schließt direkt an die oberirdische Haltestelle Zülpicher Platz an. Die Haltestelle Mauritiuskirche entfällt ersatzlos.

Die Haltestelle Rudolfplatz bildet den tiefsten Punkt (Bahnsteigoberkante ca. 29 m unter Geländeoberkante) der neu geplanten unterirdischen Verkehrsanlage. Die Haltestelle verbindet die Ost-West-Achse mit den Ringlinien. Die neue Haltestelle mit einem Mittelbahnsteig liegt unter der Bestandshaltestelle.

Die grundsätzliche Überlegung für den Neubau der Haltestelle Rudolfplatz besteht darin, den Bereich unterhalb der Bestandshaltestelle mittels bergmännischem Vortrieb im Schutze einer Vereisung herzustellen. Dadurch kann die Bestandshaltestelle erhalten und während der Baumaßnahmen in Betrieb bleiben.

Die Haltestelle Moltkestraße ist die westlichste Haltestelle im Bereich Innenstadt. Sie wird östlich des Brückenbauwerkes der Deutschen Bahn, im Bereich der Kreuzung zur Moltkestraße zu liegen kommen.

Aufgrund der geringen lichten Weite zwischen den Häuserfronten in der Aachener Straße ist die Haltestelle mit Seitenbahnsteigen und einer Verteilerebene geplant.

4 Kriterienkatalog

Die Verwaltung hat für den Vergleich der beiden Planungsalternativen im Bereich Innenstadt der Ost-West-Achse einen Kriterienkatalog (siehe Anlage 4) entwickelt. Es werden hierbei die oberirdische Lösung (Planungsalternative 1) und die unterirdische Lösung (Planungsalternative 2) betrachtet.

4.1 Aufbau des Kriterienkatalogs

Der Kriterienkatalog, der zum Vergleich der planerisch ausgearbeiteten Alternativen entwickelt worden ist, wurde in NUTZEN und AUFWAND unterteilt. Für den Nutzen wurden dabei die Ziele aus den Beschlüssen (Vorlagen-Nr. [3211/2018](#)) Ost-West-Achse, (Vorlagen-Nr. [2374/2021](#)) Umsetzung durchgehender Achsen für den Radverkehr und Beschluss (Vorlagen-Nr. [5681/2008](#)) Städtebaulicher Masterplan für die Kölner Innenstadt in die drei Zielfelder VERKEHR, STADTRAUM und UMWELT sowie in elf Oberkriterien mit jeweils weiteren Unterkriterien (33 Unterkriterien) übersetzt. Der Aufwandsblock setzt sich aus den zwei Bereichen KOSTEN und UMSETZUNG mit 14 Oberkategorien und insgesamt 7 Unterkategorien zusammen. Zusätzliche Erläuterungen befinden sich im Kriterienkatalog in Anlage 4.



4.2 Ergebnisse des Kriterienkatalogs

Die ausführlichen Erläuterungen sind im Kriterienkatalog (Anlage 4.1) und den zugehörigen Anlagen (4.2 - 4.18) zusammengestellt.

Nutzen:

Im umfangreichen Zielfeld VERKEHR zeigt die Planung für die unterirdische Lösung (Planungsalternative 2) für die Oberkriterien Stadtbahn- und Busverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und MIV kürzere Reisezeiten in Längsrichtung und geringere Verlustzeiten in Längs- und Querrichtung der Ost-West-Achse als die oberirdische Lösung (Planungsalternative 1). Die größere betriebliche Stabilität für die Stadtbahn und die weniger zu erwartenden, gegenseitigen Beeinflussungen zwischen der Stadtbahn und den anderen am Verkehr Teilnehmenden sprechen ebenfalls für die unterirdische Lösung (Planungsalternative 2). Im Oberkriterium Haltestellen erlaubt die oberirdische Lösung (Planungsalternative 1) hingegen einen ebenerdigen, übersichtlicheren, und meist schnelleren Zugang zu den Bahnsteigen.

Im Zielfeld STADTRAUM wird das Stadtbild in der oberirdischen Lösung (Planungsalternative 1) von den Stadtbahngleisen und den Masten mit Oberleitungen beeinträchtigt. In der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) beeinträchtigen die drei Tunnelrampen am Inneren Grüngürtel, am Heumarkt und in der Jahnstraße die Aufenthaltsqualität, die räumliche Vernetzung und das Stadtbild in diesen Bereichen. Abgesehen von den Bereich der Tunnelrampen könnte durch die unterirdische Lösung (Planungsalternative 2) die Aufenthaltsqualität gesteigert werden, da zusätzliche Flächen für unterschiedliche Nutzungen entstehen und neue Blickbeziehungen geschaffen werden.

Der Nutzen für die UMWELT ist bei beiden Planungsalternativen bezüglich der Oberflächengestaltung und der Grünflächenbilanz relativ ausgeglichen. In der oberirdischen Lösung (Planungsalternative 1) ist die Anzahl der notwendigen Baumfällungen geringer und die Treibhausgas-Bilanz bezogen auf die Herstellung fällt positiver aus, während die unterirdische Lösung (Planungsalternative 2) bessere Ergebnisse bei Schall und Erschütterungen liefert.

Aufwand:

Im Aufwandsbereich KOSTEN sind Investitionskosten, Instandhaltungskosten sowie Finanzierungskosten der oberirdischen Planungsalternative wesentlich geringer als die der unterirdischen Planungsalternative. Auch die Betriebskosten sind wegen der umfangreicheren technischen Ausstattung im Tunnel in der oberirdischen Planungsalternative geringer.

Im Bereich UMSETZUNG ist bei der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) mit zeitlich längeren Einschränkungen während der Bauzeit zu rechnen als in der oberirdischen Lösung (Planungsalternative 1). So ist die Bauzeit mit 10 bis 12 Jahren bei der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) einschließlich der vorab notwendigen umfangreichen Leitungsverlegungen sowie -sicherungen und der archäologischen Untersuchungen länger als bei der oberirdischen Lösung (Planungsalternative 1) mit 3 bis 5 Jahren. Für die unterirdische Lösung (Planungsalternative 2) sind außerdem große Baugruben für die neuen unterirdischen Haltestellen Moltkestraße, Rudolfplatz sowie Neumarkt und als Start- und Zielschacht für die Tunnelbohrmaschine am Heumarkt sowie in der Jahnstraße notwendig. Ebenso ist die Baustellenabwicklung und die bauzeitliche Verkehrsführung komplexer, Materialtransporte durch die Innenstadt finden häufiger statt und das Baugrundrisiko ist insgesamt höher als in der Planungsalternative 1.

4.3 Fazit aus dem Kriterienkatalog**Nutzen:**

20 der 33 angewendeten Unterkriterien für die Bereiche Verkehr, Stadtraum, Umwelt fallen zu Gunsten der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) aus. 10 der betrachteten Unterkriterien ergeben ein besseres Ergebnis für die oberirdische Lösung (Planungsalternative 1).

Aufwand:

In der oberirdischen Lösung (Planungsalternative 1) sind die Kosten wesentlich geringer und die bauzeitlichen Einschränkungen merklich kürzer und weniger umfangreich als in der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2).

5 Anpassung Verkehrsführung

Die geänderte Verkehrsführung auf der Ost-West-Achse erfordert als begleitende Maßnahmen Änderungen an der Verkehrsführung. Die für die Planung angenommenen Konzepte sind nachfolgend beschrieben und stellen für das Quartier und das Hauptverkehrsnetz verträgliche Änderungen dar. Die weiteren Änderungen an der Verkehrsführung müssen ebenfalls politisch beschlossen werden, was im Nachgang zum Variantenentscheid in separaten Verfahren erfolgen wird. Sollte es hierbei zu Planungsänderungen kommen, kann es zu zeitlichen Verzögerungen und Kostensteigerungen im Gesamtprojekt kommen.

Änderungen der Verkehrsführung im Apostelviertel:

Im Zuge der Planung entfällt die Nordumfahrung des Neumarkts, die im Bestand eine wichtige Funktion in der Erschließung des Apostelviertels (Bereich nördlich des Neumarkts) hat. Daher wurde ein Verkehrskonzept für diesen Bereich entwickelt, das die Erschließung dieses Bereichs weiterhin gewährleistet. Ein Übersichtsplan findet sich in Anlage 7. Das Konzept sieht dabei vor, dass sich am Neumarkt nur noch die Ausfahrt aus dem Quartier befindet. Dies ist für den Städtebau am Neumarkt vorteilhaft, da so die Zufahrt von der Cäcilienstraße entfallen und die Platzfläche maximiert werden kann. Zudem wäre ein Linksabbieger von der Hahnenstraße auf die Westseite vom Neumarkt verkehrstechnisch schwierig einzubinden.

Die Benesisstraße, die Große Brinkgasse und die Apostelstraße werden in ihrer Richtung der Einbahnstraße gedreht und ein Linksabbieger von der Hahnenstraße in die Benesisstraße eingerichtet. Die Wolfsstraße, Gertrudenstraße, Richmodstraße und die Straße Auf dem Berlich können zukünftig von der Nord-Süd-Fahrt aus erreicht werden. Dazu wird die Richtung der Einbahnstraße Am Alten Posthof gedreht. Damit diese Verbindung nicht zu stark belastet wird und um eine kurze Verbindung aus Richtung Westen zu schaffen, wird in der Straße Auf dem Berlich ein Zweirichtungsverkehr eingerichtet. Durch die umfassende Änderung der Verkehrsführung ändern sich die Verkehrsmengen in einigen Quartiersstraßen. Diese sind in Anlage 7 ersichtlich. Diese Änderungen werden von der Verwaltung als verträglich eingestuft. Sie werden noch mit den Betroffenen abgestimmt und in eigenen Beschlüssen der Politik vorgelegt.

Änderungen der Verkehrsführung im Griechenmarktviertel:

Änderungen in der Verkehrsführung ergeben sich auch südlich vom Neumarkt. Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass die Unterbindung der Durchfahrt Richtung Westen auf Höhe des Neumarkts ohne weitere Maßnahmen dazu führt, dass der Bereich über die südliche Parallelachse durch das Viertel umfahren wird. Mit der Einrichtung von Einbahnstraßen in Teilen der Fleischmengergasse und Bayardsgasse wird dies soweit unterbunden, dass keine Schleichverkehre durch das Viertel mehr zu erwarten sind.

Änderungen der Verkehrsführung in der Altstadt:

In der Planungsalternative 2 wird der gesamte Verkehr von der Deutzer Brücke in die Markmannsgasse abgeleitet. Dadurch entfällt auch die Zufahrt in das Quartier am Heumarkt. Dies führt zu einem Zielkonflikt mit dem Verkehrsführungskonzept Altstadt (Verweis auf Vorlage [2835/2016/2](#), siehe insb. Anlage 4). Es ist eine alternative Zuwegung zum Bereich westlicher Heumarkt, Seidmacherinnengässchen, Martinstraße und Gürzenichstraße erforderlich. Denkbare Varianten sind

- ein Zweirichtungsverkehr auf der Gürzenichstraße zwischen Kleine Sandkaul und Martinstraße mit entsprechendem Umbau dieses Bereichs oder
- der Beibehalt der Verbindung von Obermarspforten zur Martinstraße (das Verkehrsführungskonzept Altstadt sieht hier dagegen langfristig eine neue Fußgängerzone vor).

6 Auswirkungen auf den Klimaschutz

Das Dezernat für Mobilität verfolgt im Rahmen seiner Dezernatsstrategie das Ziel, die sektor-spezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen. Die hier dargestellte Maßnahme zur Kapazitätserweiterung stärkt den Umweltverbund im Bereich öffentlicher Personennahverkehr und

bietet den Nutzer*innen eine adäquate Mobilitätsmöglichkeit im Vergleich zur Nutzung des privaten Pkw. Somit trägt dies zu einer indirekten Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei. Insgesamt wird die hier dargestellte Maßnahme als positiver Beitrag zum Klimaschutz bewertet. Während die Treibhausgas-Bilanz bezogen auf die Herstellung für die oberirdische Lösung (Planungsalternative 1) positiver ausfällt wird für den Fahrgastbetrieb erwartet, dass das Einsparpotential an Treibhausgas durch vermiedene MIV-Fahrten in der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) aufgrund der kürzeren Fahrzeiten und den daraus resultierenden stärkeren Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV größer ist als in der oberirdischen Lösung (Planungsalternative 1).

Neben der Stärkung des ÖPNV wurden zusätzlich durch ein Treibhausgas-Gutachten (THG) (siehe Anlage 4.13) für alle Alternativen THG-Reduktionsmöglichkeiten ermittelt, deren Umsetzung im Rahmen der weiteren Planung und in der Bauausführung geprüft wird.

7 Architekturwettbewerb

Bei der unterirdischen Lösung (Planungsalternative 2) wird die Verwaltung im Zuge der Entwurfsplanung (LP 3) für die unterirdischen Haltestellen einen Architekturwettbewerb durchführen. Es ist geplant für die Haltestellen Neumarkt, Rudolfplatz und Moltkestraße ein Architekturbüro zu beauftragen, damit ein einheitliches Bild auf der Ost-West-Achse entsteht. Der architektonische Umfang umfasst den Innenausbau und wird von den Leistungsphasen Grundlagenermittlung (LP 1) bis Abnahme und Übergabe (LP 9) der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) stufenweise vergeben. In der ersten Stufe werden die Leistungsphasen Grundlagenermittlung (LP 1) bis Genehmigungsplanung (LP 4) beauftragt. Anschließend wird die Planung vorgestellt. Die Rohbauplanung erfolgt durch den Generalplaner.

Die unterirdische Haltestelle Heumarkt wurde für die Nord-Süd Stadtbahn errichtet und durch die Coersmeier GmbH (heute design team c) architektonisch gestaltet. Da das Urheberrecht deshalb bei der Coersmeier GmbH liegt, wird diese Haltestelle aus dem Architekturwettbewerb herausgenommen und architektonisch mit design team c abgestimmt.

8 Kosten

Die Gesamtbaukosten inkl. Baukosten, Öffentlichkeitsarbeit, Planungskosten belaufen sich laut der Kostenschätzung von Q3/2022 auf 193,1 Mio. Euro netto (Oberirdische Planungsalternative) bzw. 1.060,6 Mio. Euro netto (Unterirdische Planungsalternative), siehe Anlage 5.

Diese Beschlussvorlage und die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich nur auf die Planungskosten (brutto) der Leistungsphasen 3-6 HOAI. Diese belaufen sich einschließlich der Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit auf ca. 61,19 Mio. Euro brutto mit einem städtischen Anteil von ca. 54,05 Mio. Euro (unterirdische Planungsalternative) bzw. 13,29 Mio. Euro brutto mit einem städtischen Anteil von ca. 11,9 Mio. Euro (oberirdische Planungsalternative).

Die Abbildung erfolgt – wie unter 9. dargestellt – investiv. Es wird darauf hingewiesen, dass eine investive Verbuchung der Planungskosten voraussetzt, dass die geplante Planungsalternative auch zur Realisierung kommt. Ein späterer Wechsel zu der jeweils anderen Planungsalternative hätte zur Folge, dass die verlorenen Planungskosten unmittelbar außerordentlich zu Lasten des Haushalts abzuschreiben wären.

Die Planungskosten für die Leistungsphasen Entwurfsplanung (LP 3) bis Vorbereitung der Vergabe (LP 6) werden zwischen der KVB (12 %) und der Stadt (88 %) aufgeteilt. Die Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit werden ausschließlich der Stadt Köln zugerechnet. Der städtische Anteil wird wiederum zu 98 % vom Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau (Amt 69, Anteil öffentlicher Personennahverkehr) und zu 2 % vom Amt für Straßen und Radwegebau (Amt 66, Anteil Individualverkehr) getragen.

Oberirdisch	Gesamt	2024	2025	2026	2027ff
Gesamt	13.292.000 €	1.314.000 €	4.726.000 €	4.768.000 €	2.484.000 €
Anteil KVB (12% der Planungskosten)	1.392.000 €	158.000 €	567.000 €	572.000 €	95.000 €
Anteil Stadt (88% der Planungskosten plus Öffentlichkeitsarbeit)	11.900.000 €	1.156.000 €	4.159.000 €	4.196.000 €	2.389.000 €
Anteil 69 (98%)	11.662.000 €	1.133.000 €	4.076.000 €	4.112.000 €	2.341.000 €
Anteil 66 (2%)	238.000 €	23.000 €	83.000 €	84.000 €	48.000 €
Unterirdisch	Gesamt	2024	2025	2026	2027ff
Gesamt	61.190.000 €	2.628.000 €	9.452.000 €	9.537.000 €	39.573.000 €
Anteil KVB (12% der Planungskosten)	7.140.000 €	315.000 €	1.134.000 €	1.144.000 €	4.547.000 €
Anteil Stadt (88% der Planungskosten plus Öffentlichkeitsarbeit)	54.050.000 €	2.313.000 €	8.318.000 €	8.393.000 €	35.026.000 €
Anteil 69 (98%)	52.969.000 €	2.267.000 €	8.152.000 €	8.225.000 €	34.325.000 €
Anteil 66 (2%)	1.081.000 €	46.000 €	166.000 €	168.000 €	701.000 €

Die Mehrwertsteuer wird bei der Stadt Köln, Betrieb gewerblicher Art des Stadtbahnbaus, im Rahmen der Vorsteuerabzugsberechtigung mit der Finanzverwaltung NRW verrechnet. Für die Finanzierung ist die gesetzliche Mehrwertsteuer jedoch einzurechnen.

In Bezug auf die derzeit bekannten und nur grob abschätzbaren künftigen Bau- und Folgekosten der hier thematisierten Planungsalternativen wird auf die Anlage 4.1 Kriterienkatalog zum Alternativenvergleich (Kapitel Aufwand/ 1. Kosten) verwiesen. Im Rahmen des späteren Baubeschlusses wird auf Basis der Kostenberechnung (verfeinerte Kostenschätzung) eine aktualisierte Folgekostenberechnung vorgelegt.

9 Finanzierung

Da die unterirdische Linienführung kostenintensiver ist als die oberirdische Planungsalternative, wird im Folgenden lediglich die Finanzierung der unterirdischen Planungsalternative dargestellt. Die Finanzierung der oberirdischen Alternative ist an gleichen Stellen somit betragsmäßig inbegriffen.

Um Aufträge in 2024 vergeben zu können, die in Folgejahren kassenwirksam werden, ist im Haushaltsjahr 2024 im Rahmen der flexiblen Haushaltsführung gemäß § 9 Nr. 4 der Haushaltssatzung 2023/2024 die Bereitstellung von zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen i. H. v. insgesamt 32.500.000 € (jeweils 8.000.000 € zu Lasten der Haushaltsjahre 2025 und 2026 und 16.500.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2027) im Teilfinanzplan des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahn in der Produktgruppe 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, bei der Finanzstelle 6903-1202-0-5200, Ost-West-Achse, erforderlich. Die Deckung erfolgt durch im gleichen Haushaltsjahr nicht benötigte Verpflichtungsermächtigungen in der gleichen Produktgruppe, die bisher i. H. v. 15.000.000 € bei der Finanzstelle 6901-1202-0-0350, Erw. Hohenzollernbrücke und linksr. Rampe (4.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2025, 4.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2026 und 7.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2027) und i. H. v. 11.000.000 € bei der Finanzstelle 6903-1202-5-7112, Hst. Lohsestr. – Einbau von Aufzügen (4.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2025, 4.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2026 und 3.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2027) und i. H. v. 2.500.000 € bei der Finanzstelle 6901-1202-7-0700, Ersatzneubau Brücke Berger Str. (2.500.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2027) sowie i. H. v. 4.000.000 € bei der Finanzstelle 6901-1202-4-0330, Ert. Tunnel Herkulesstr., RABT, (4.000.000 € zu Lasten des Haushaltsjahres 2027), veranschlagt sind. Beauftragungen über diese Beträge hinaus werden erst in den Folgejahren nach Maßgabe der jeweiligen Haushaltspläne erteilt.

Zur Finanzierung der städtischen Planungsleistungen in 2024 stehen im Haushaltsplan 2023/2024 für das Jahr 2024 im Teilfinanzplan des Amtes für Straßen und Radwegebau in der Produktgruppe 1201 - Straßen, Wege, Plätze, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, Finanzstelle 6601-1201-0-1088, Ost-West-Achse investive Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 46.000 € sowie im Teilfinanzplan des Amtes für Brücken, Tunnel und Stadtbahn in der Produktgruppe 1202 – Brücken, Tunnel, Stadtbahn, ÖPNV, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, Finanzstelle 6903-1202-0-5200, Ost-West-Achse, investive

Auszahlungsermächtigungen in Höhe von 2.267.000 € zur Verfügung.

Die in den Jahren 2025ff zur Ablösung der Verpflichtungsermächtigungen und zur Beauftragung weiterer Planungsleistungen erforderlichen Auszahlungs- bzw. Verpflichtungsermächtigungen werden innerhalb der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsprozesse an gleicher Stelle bedarfsgerecht angemeldet.

Der Anteil der KVB an den Planungskosten in Höhe von 7.140.000 € umfasst die Kosten ab dem Zeitpunkt des Planungsbeschlusses und wird mit Fertigstellung/ Inbetriebnahme aktiviert. Die Abschreibung erfolgt über die bilanzielle Nutzungsdauer gemäß den handelsrechtlichen Vorgaben.

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen entsprechen nach Maßgabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) einer Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und führen gem. Ziffer 9.1 in Verbindung mit 13.1. ÖDLA zu einer Erhöhung des Soll-Ausgleichs.

10 Förderung

Die Planungskosten für die Grundlagenermittlung (LP 1) werden nach der Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert. Die Planungskosten für die nachfolgenden Leistungsphasen werden im Rahmen einer späteren Bewilligung einer Förderung bezgl. des Bauvorhabens nach dem GVFG pauschal durch Erhöhung von 10 % der zuwendungsfähigen Kosten berücksichtigt.

Die Ost-West-Achse wurde im Jahr 2017 für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes zunächst mit einer „kurzen Tunnellösung Heumarkt bis Neumarkt“ angemeldet. Eine Aktualisierung der Programmanmeldung, mit einem innerstädtischen Tunnel zwischen Heumarkt und Eisenbahnring gemäß dem Bürgerbeteiligungsverfahren aus 2018, wurde im Jahr 2022 bei den Zuwendungsgebern eingereicht. Nach dem GVFG ist die Maßnahme in Höhe von derzeit bis zu 95 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig und wurde in die c-Zeile des Bundesprogramms aufgenommen. Dies bedeutet, dass die Mittel im GVFG-Bundesprogramm eingeplant sind, begründet jedoch noch keinen Rechtsanspruch auf eine Förderung. Bis zur Anpassung der maximalen Förderquote auf den derzeitigen Wert von 95% lag der Wert bei 90%.

Die Förderbestimmungen der 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. Die Bewertung dient dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens (Nutzen-Kosten-Indikator > 1,0) und das Ergebnis der Bewertung entscheidet somit über die Förderwürdigkeit des Vorhabens. Die Förderung dieses Teil-Projektes ist daher abhängig von der Förderwürdigkeit des Gesamtvorhabens. Die Berechnungen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis der Ost-West-Achse zeigen für die oberirdische und die unterirdische Planungsalternativen, dass die Förderfähigkeit aller Voraussicht nach gegeben ist. Das aktuelle Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse beträgt für die unterirdische Planungsalternative 1,4 und für die oberirdische Planungsalternative 1,3. Das Ergebnis ist in Anlage 4.14 dargestellt. Unabhängig davon entscheidet der Fördergeber in welcher Höhe oder ob grundsätzlich eine Förderung bewilligt wird.

Erst nach Vorliegen aller Fördervoraussetzungen (Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Nachweis eines Nutzen-Kosten-Faktors über 1,0 im Rahmen des Verfahrens der Standardisierten Bewertung und Vorliegen des Baurechts) können Zuwendungen für die Maßnahme bewilligt werden.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung (siehe Anlage 8). Der Fördergeber kann folglich der gewählten Projektalternative – wenn sie förderfähig ist – nicht deshalb die Förderung verweigern, weil es eine andere Projektalternative gibt, die über einen höheren Nutzenkostenindex (NKI) verfügt. Allerdings kann der Fördermittelgeber im Rahmen seines Priorisierungs-Ermessens berücksichtigen, dass andere im Bundesprogramm angemeldete Vorhaben, zum Beispiel über einen höheren NKI verfügen und/oder eines geringeren Fördermitteleinsatzes bedürfen und im Ergebnis vorrangig als förderwürdig anerkannt und gefördert werden.

Der Zuwendungsbescheid im Rahmen des GVFG ergeht, wenn uneingeschränkt Baurecht (Planfeststellung) vorliegt, also mit Abschluss der Leistungsphase 4 (HOAI).

Zu beachten ist, dass nach der aktuellen Weiterleitungsrichtlinie (ÖPNV-Invest-RL) des Zweckverbandes go.Rheinland mit Stand 30.11.2023 die zuwendungsfähigen Kosten, und damit indirekt die Fördersumme, gedeckelt werden können. Bei der Ermittlung des städtischen Eigenanteils und der Folgekosten wurde auf Basis der geschätzten Gesamtkosten sowie der Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW ein bestmöglicher Fördersatz von 84,5% (unterirdische Planungsalternative) bzw. 73,1% (oberirdische Planungsalternative) zugrunde gelegt (s. Anlage 4.1., Punkt 1.4.).

Für alle Anlagenteile, welche nicht stadtbahnbedingt sind und daher nicht über das GVFG gefördert werden können, werden andere Fördermöglichkeiten geprüft.

11 Personalisierung des Vorhabens

Die zur weiteren Planung und Umsetzung dieser bedeutenden Maßnahme zum Aus- und Neubau des Stadtbahnnetzes im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplans erforderlichen Personalkapazitäten sind beim Amt für Verkehrsmanagement, beim Amt für Straßen und Radwegebau, beim Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung und beim Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau noch nicht vorhanden.

Der seitens des Projektteams ermittelte zusätzliche Personalbedarf für die Planungsphase zur Wahrnehmung der nicht delegierbaren Bauherren-Aufgaben durch die Stadt Köln ergibt einen Mehrbedarf für die jeweilige Planungsalternative. Dieser ist in der Anlage 6 zusammengestellt.

12 Projektkommunikation

12.1 Politisches Begleitgremium

Auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 3. Februar 2022 (Vorlagen-Nr. [3997/2021](#) wurde für das Projekt "Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse" ein politisches Begleitgremium eingerichtet, um die politischen Entscheidungsträger*innen über den Stand der Vorplanung zu informieren. Die neun Sitzungen des politischen Begleitgremiums (PBG), in welchen u.a. die Planungen und der Kriterienkatalog vorgestellt und diskutiert wurden, sind unter <https://ostwestachse.koeln/gremien#c150> dokumentiert.

12.2 Fachgespräche zur Einbindung von Interessengruppen

Zu jedem der neun politischen Begleitgremien fanden flankierend Fachgespräche mit Personen aus der Kölner Wirtschaft, dem Mobilitätssektor und der organisierten Stadtgesellschaft statt. Diese Fachgespräche sind unter <https://ostwestachse.koeln/gremien#c156> dokumentiert.

12.3 Systematische Öffentlichkeitarbeit

Die Öffentlichkeit wird nach dem Variantenentscheid für die beschlossene Planungsalternative im Zuge der Erstellung der Entwurfsplanung beteiligt. Dies erfolgt voraussichtlich über die Plattform „Meinung für Köln“.

13 Qualifizierung des Stadtraums

Mit dem vorliegenden Variantenentscheid wird der öffentliche Raum entlang der Ost-West-Achse im Innenstadtbereich noch keiner gesonderten Betrachtung und Qualifizierung unterzogen. Dies würde eine Wiederherstellung insbesondere der betroffenen Platzflächen nach städtischem Standard des Gestaltungshandbuchs und ohne Beteiligungs- oder Qualifizierungsverfahren zur stadträumlichen Gestaltung bedeuten.

Die Ost-West-Achse im Innenstadtbereich bildet einen von sieben Interventionsräumen des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln. Um eine Gestaltung des Stadtraums der Ost-West-Achse in hoher Qualität und unter Einbezug der Stadtgesellschaft vorzubereiten, bedarf es entsprechender Beteiligungsformate und Planungsverfahren. Um diese durchzuführen sind Kosten in Höhe von rd. 2,3 Mio. € zu erwarten. Der Beschluss zur Umsetzung und Finanzierung der in Anlage 9 dargestellten Qualifizierungsstrategie soll in einem separaten Beschluss

erfolgen. Zu erwartende Kosten für die nachfolgende bauliche Umsetzung sind näherungsweise ebenfalls der Anlage 9 zu entnehmen. Diese sind in Folge und auf Grundlage des Variantenentscheids zu präzisieren.

14 Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung werden die Planungen bis zur Genehmigungsplanung sowie die einzureichenden Planfeststellungsunterlagen erarbeitet und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens (PFV) vorbereitet.

Das PFV ist das vorgeschriebene Genehmigungsverfahren für größere Infrastrukturvorhaben. Die gesetzlichen Grundlagen hierfür finden sich im Personenbeförderungsgesetz. Teil der einzureichenden Planfeststellungsunterlagen sind z. B. Erläuterungsbericht, Lage- und Höhenpläne, Bauwerkspläne, Umweltverträglichkeitsprüfung, Landschaftspflegerischer Begleitplan, schalltechnische Gutachten.

Das PFV wird durch die Bezirksregierung Köln durchgeführt. Diese erlässt zum Abschluss des Verfahrens den erforderlichen Planfeststellungsbeschluss. Die Stadt Köln hat nach Einreichung der Unterlagen keinen Einfluss auf die Dauer des PFV. Die Dauer des PFV ist stark von möglichen Einwendungen und insbesondere von möglichen Klageverfahren abhängig, so dass die genaue Dauer des PFV nicht abzuschätzen ist.

Parallel zum PFV werden sukzessive die ausführungsfähigen Entwurfsplanungen (LP 3) für die Ingenieurbauwerke und die Ausführungsplanung (LP 5) für die Verkehrsanlagen erarbeitet.

Die KVB hat mit der zuständigen Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf geklärt, dass einer Zustimmung/Genehmigung für den Einsatz von Langzügen nach erfolgtem Infrastrukturausbau keine Gründe entgegenstehen. Eine Genehmigung wird im Zusammenhang mit den Anträgen zum Aus- bzw. Umbau der Haltestellen erteilt. Dies entspricht dem üblichen Genehmigungsablauf und der Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde.

Ein Zeitpunkt für den Baubeginn kann frühestens nach dem Ende der Einspruchsfristen im PFV abgeschätzt werden.

Der Baubeschluss wird nach Abschluss der Entwurfsplanung, des Planfeststellungsverfahrens und der Rückmeldung der Fördergeber zum Förderantrag eingeholt und die Planung erneut vorgelegt.

Unter der Voraussetzung der Variantenentscheidung bis Mitte 2024, wäre der nächste Meilenstein der Beginn des Genehmigungsverfahrens ab Mitte 2026.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n)

- Anlage 01 Öffentlichkeitsbeteiligung
- Anlage 1: Übersichtspläne
 - 1.1 Übersichtskarte Alt. 1
 - 1.2 Übersichtskarte Alt. 2
 - 1.3 Höhenübersichtsplan Alt. 2
- Anlage 2: Berichte
 - 2.1 Bericht Alt. 1
 - 2.2 Bericht Alt. 2
- Anlage 3: Planpakete pro Abschnitt mit Lageplan, Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt, Visualisierungen und Haltestellenübersicht
 - 3.1 Bereich Heumarkt
 - 3.1.1 Heumarkt Alt. 1
 - 3.1.2 Heumarkt Alt. 2 - Oberflächenplanung
 - 3.1.3 Heumarkt Alt. 2 - Tunnelplanung
 - 3.2 Bereich Cäcilienstraße
 - 3.2.1 Cäcilienstraße Alt. 1
 - 3.2.2 Cäcilienstraße Alt. 2

- 3.3 Bereich Neumarkt
 - 3.3.1 Neumarkt Alt. 1
 - 3.3.2 Neumarkt Alt. 2 - Oberflächenplanung
 - 3.3.3 Neumarkt Alt. 2 - Tunnelplanung
- 3.4 Bereich Hahnenstraße
 - 3.4.1 Hahnenstraße Alt. 1
 - 3.4.2 Hahnenstraße Alt. 2
- 3.5 Bereich Rudolfplatz
 - 3.5.1 Rudolfplatz Alt. 1
 - 3.5.2 Rudolfplatz Alt. 2 - Oberflächenplanung
 - 3.5.3 Rudolfplatz Alt. 2 - Tunnelplanung
- 3.6 Bereich Moltkestraße
 - 3.6.1 Moltkestraße Alt.1
 - 3.6.2 Moltkestraße Alt. 2 - Oberflächenplanung
 - 3.6.3 Moltkestraße Alt. 2 - Tunnelplanung
- 3.7 Bereich Richard-Wagner-Straße
 - 3.7.1 Richard-Wagner-Straße Alt. 1
 - 3.7.2 Richard-Wagner-Straße Alt. 2
- 3.8 Bereich Aachener Weiher
 - 3.8.1 Aachener Weiher Alt. 1
 - 3.8.2 Aachener Weiher Alt. 2
- 3.9 Bereich Abzweig Linie 9/ Jahnstraße
 - 3.9.1 Abzweig Linie 9/Jahnstraße Alt. 2 - Oberflächenplanung
 - 3.9.2 Abzweig Linie 9/Jahnstraße Alt. 2 - Tunnelplanung
- Anlage 4: Kriterienkatalog und Anlagen
 - 4.1 Kriterienkatalog
 - 4.2 Betriebssimulation Stadtbahn
 - 4.3 Mikrosimulation Verkehrsuntersuchung
 - 4.4 Umsteige- und Zugangszeiten Haltestellen
 - 4.5 Haltelinien Radverkehr
 - 4.6 Radverkehrspläne
 - 4.7 Fußverkehrspläne
 - 4.8 Erreichbarkeits- und Erschließungspläne
 - 4.9 MIV-Differenzbelastung
 - 4.10 Flächenbilanz
 - 4.11 Grünflächenbilanz
 - 4.12 Schall- und Erschütterung
 - 4.13 Treibhausgasbilanz
 - 4.14 NKU-Ergebnis
 - 4.15 Grunderwerbspläne
 - 4.16 Bauflächenpläne
 - 4.17 Neupflanzung und Entfall Bäume
 - 4.18 Bericht RGM
- Anlage 5: Kostenzusammenstellung
- Anlage 6: Personalkosten für beide Alternativen
- Anlage 7: Anpassung Verkehrsführung Neumarkt
- Anlage 8: Rechtliche Stellungnahme zu förderrechtlichen Fragen
- Anlage 9: Qualifizierungsstrategie Stadtraum

Die Anlagen sind im Ratsinformationssystem der Stadt Köln einsehbar.