

# BEZIRKSVERTRETUNG 1

## 6. DEZEMBER 2018



**OST-WEST-ACHSE:**  
ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE VORZUGSVARIANTE UND  
VORBEREITUNG EINES PLANUNGS- UND BEDARFSFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES



# WAS BISHER GESCHAH

# 10.10.17: VERKEHRSSAUSCHUSS



# BÜRGERBETEILIGUNG MIT 5 VARIANTEN



**Unterschiedlich lang, unterschiedlich gut**

Eine 2011 in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie prüft neben der oberirdischen Lösung auch verschiedene Varianten einer Tunnelführung. Diese unterscheiden sich nicht nur in der Länge, sondern auch in ihrer Leistungsfähigkeit, in den Kosten und der Förderfähigkeit.

Oberirdischer Verlauf	Unterrirdischer Verlauf	Varianten
	1   Kurze Tunnellösung	1
	2   Mittlere Tunnellösung	2
	3   Große Tunnellösung   Variante B	3
	4   Große Tunnellösung   Variante A	4
	5   Oberirdische Lösung	5

# 17.03.2018: AUFTAKT DIALOG-FORUM



# 04./05.2018: KONSULTATIONSFORMATE



# 30.06.2018: ÖFFENTLICHE AUSWERTUNGS-KONFERENZ



# ZUSAMMENFASSUNG DER KONSULTATIONSERGEBNISSE



3 Perspektiven:

- Individualverkehr
- Anwohner & Anrainer
- ÖPNV-Nutzer



[www.stadt-koeln.de/ost-west-achse](http://www.stadt-koeln.de/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.



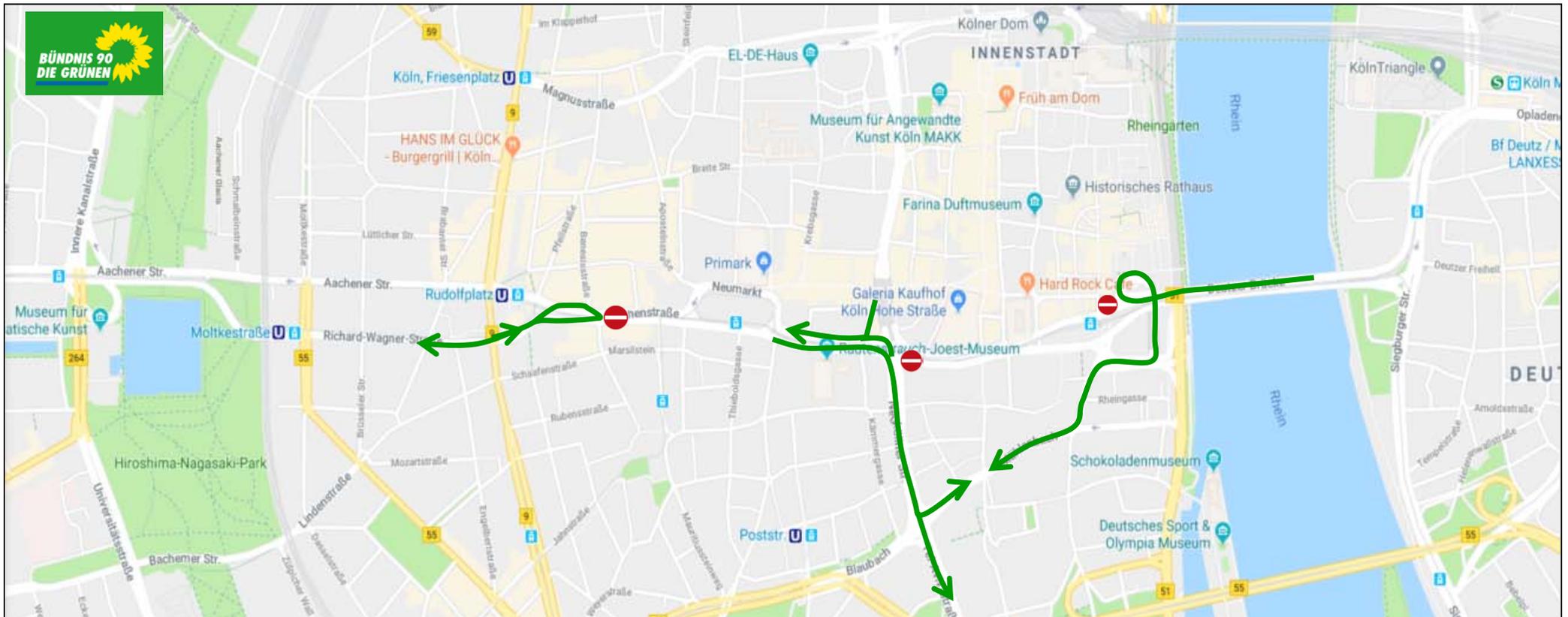
# ERGÄNZENDE VARIANTEN

04./05.2018:

# VIER ERGÄNZENDE VARIANTEN DER POLITISCHEN FRAKTIONEN

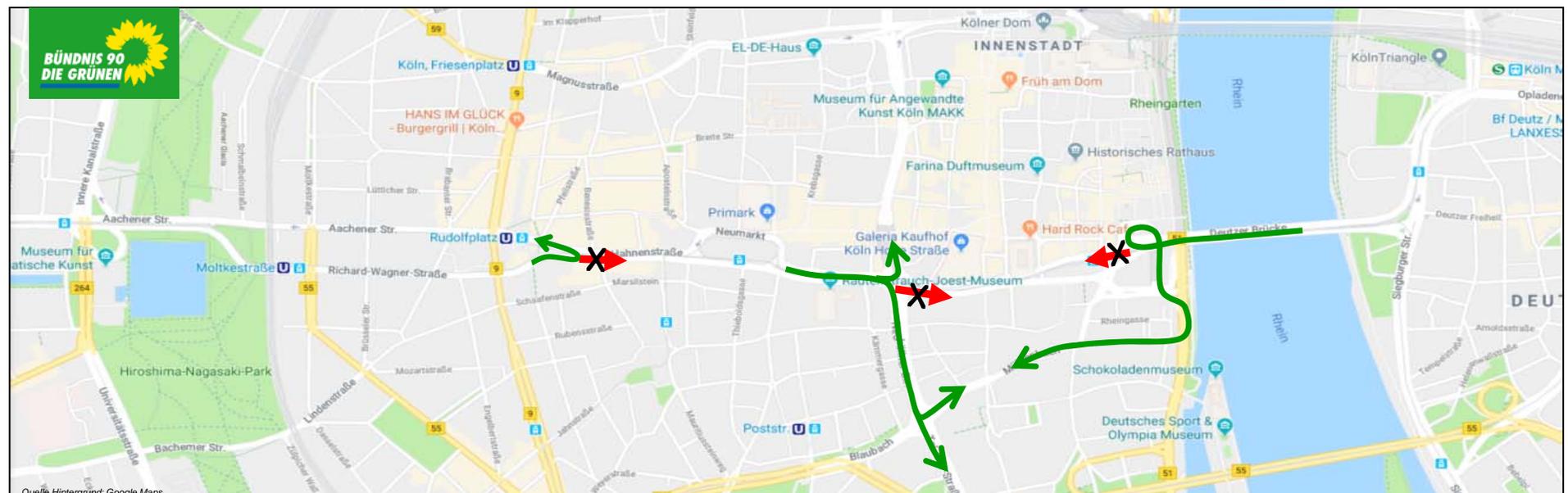


# VARIANTE BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

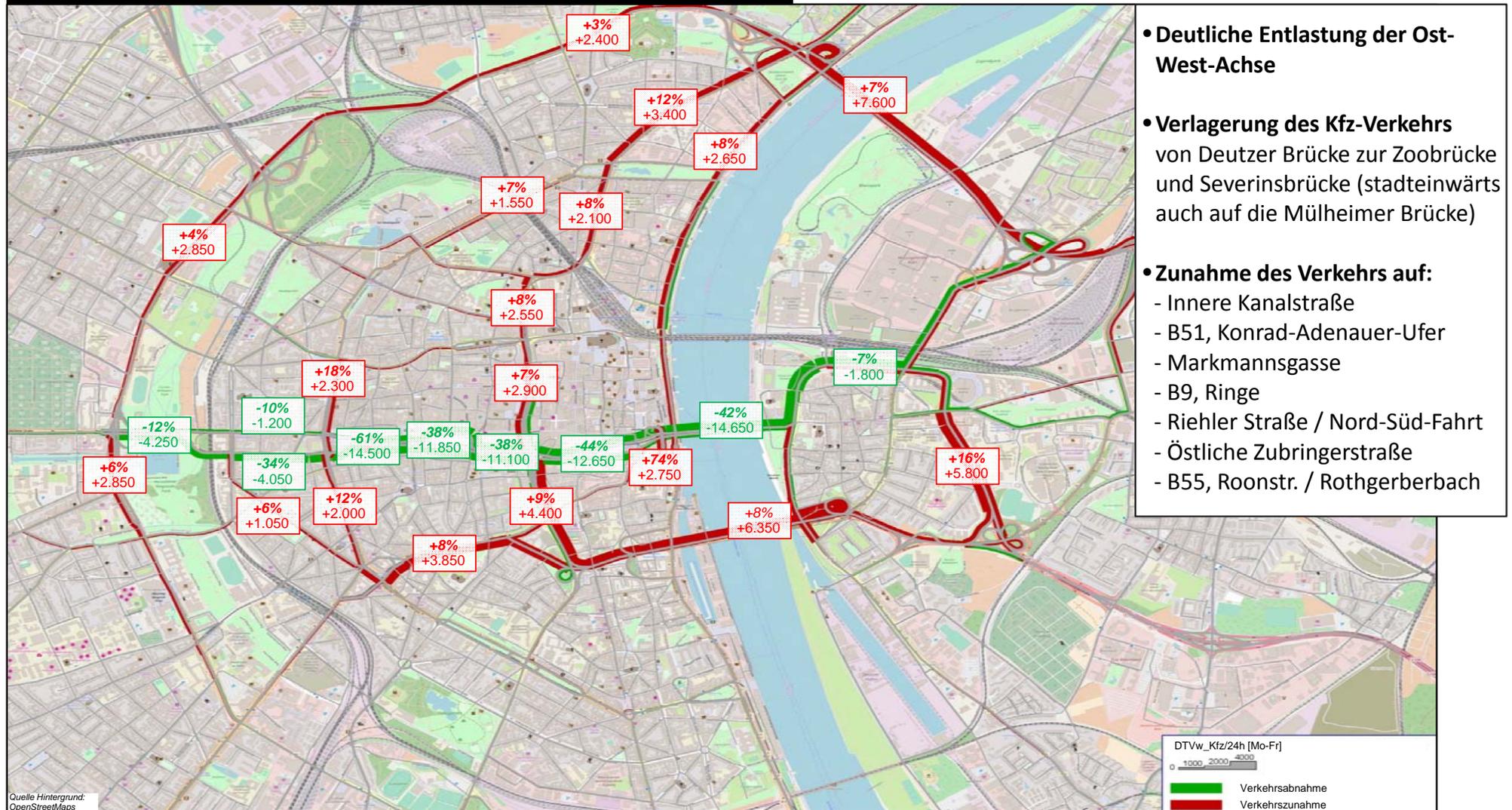


# UNTERBINDUNG VON DURCHFAHRTSMÖGLICHKEITEN

- 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

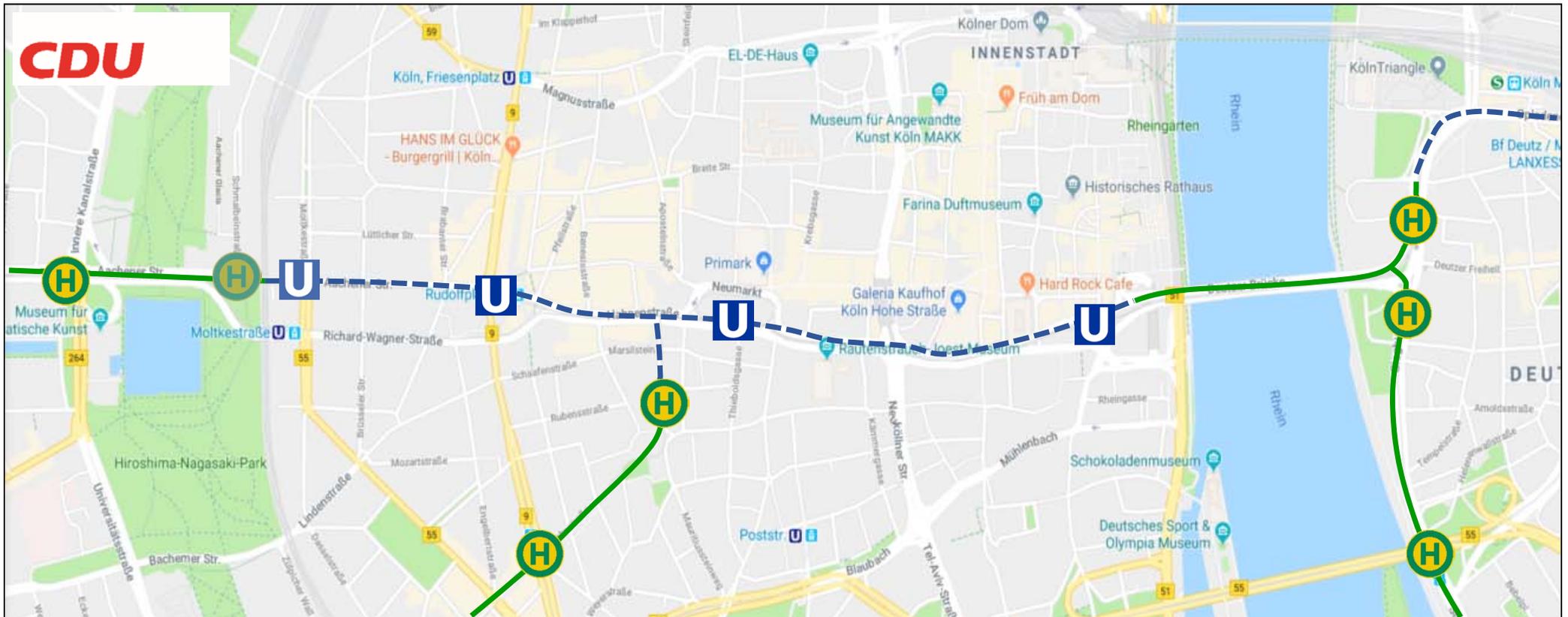


# VERKEHRSLICHE AUSWIRKUNGEN



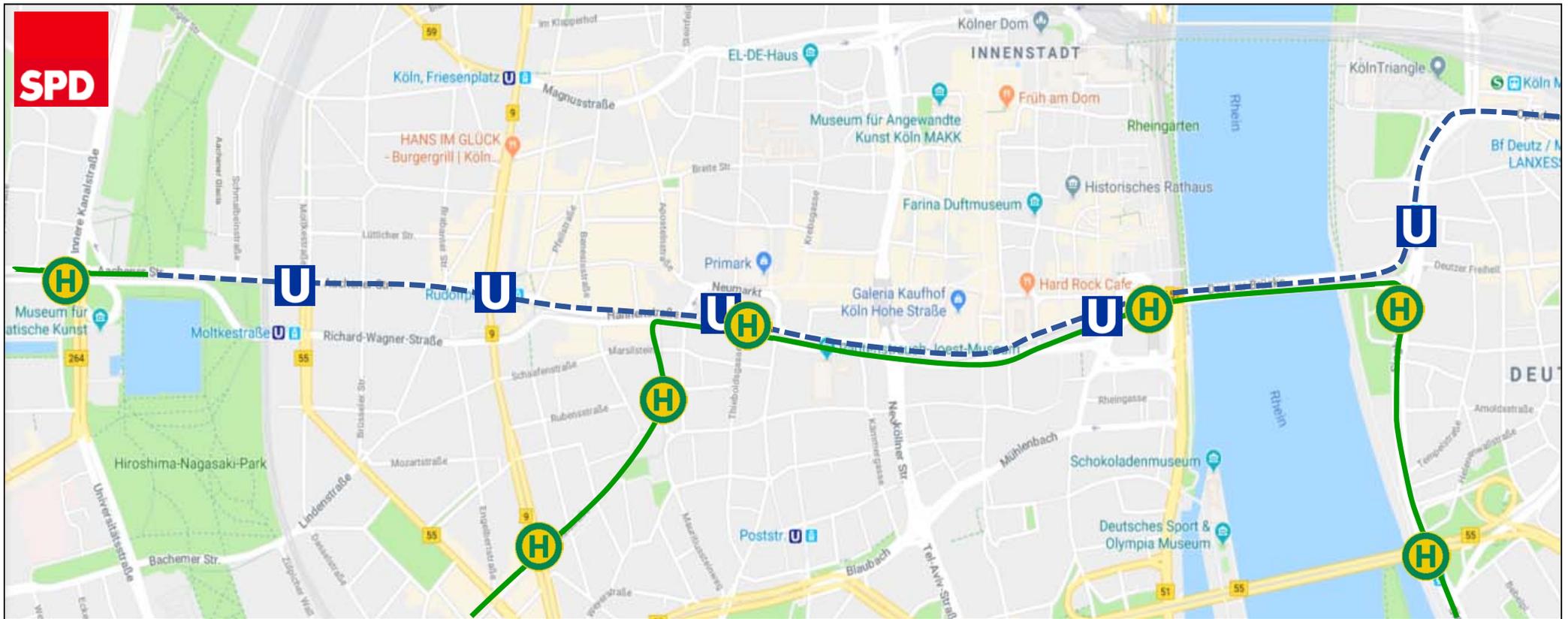
- Deutliche Entlastung der Ost-West-Achse
- Verlagerung des Kfz-Verkehrs von Deutzer Brücke zur Zoo-Brücke und Severinsbrücke (stadteinwärts auch auf die Mülheimer Brücke)
- Zunahme des Verkehrs auf:
  - Innere Kanalstraße
  - B51, Konrad-Adenauer-Ufer
  - Markmannsgasse
  - B9, Ringe
  - Riehler Straße / Nord-Süd-Fahrt
  - Östliche Zubringerstraße
  - B55, Roonstr. / Rothgerberbach

# VARIANTE DER CDU-FRAKTION





# VARIANTE DER SPD-FRAKTION





# KOSTEN-NUTZEN-UNTERSUCHUNG

# FÖRDERFÄHIGKEIT

- Ost-West-Achse wurde 2017 für GVFG-Bundesprogramm angemeldet (Investitionsmaßnahme im besonderen Landesinteresse gem. ÖPNVG NRW)
- Verkehrsministerien geben vor, dass zwingend eine Standardisierte Bewertung durchzuführen ist
- Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit des Vorhabens muss erbracht werden (Nutzen-Kosten-Indikation  $> 1,0$ )

# Aufgabenstellung

- Beurteilung der Förderfähigkeit des Ausbaus der Ost-West-Achse durch Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Verifizierung für diverse Varianten unterschiedlicher Tunnellänge
- Methode:  
Standardisierte Bewertung von Infrastrukturinvestitionen des ÖPNV
- Konkret gewähltes Verfahren:  
Neue Verfahrensanleitung 2016 des Bundesverkehrsministeriums



© Spiekermann GmbH Consulting Engineers

# Baukosten

Variante	Baukosten
1: Kurze Tunnellösung (bis Neumarkt)	300 Mio. Euro
2: Mittlere Tunnellösung (bis Rudolfplatz / Zülpicher Platz)	560 Mio. Euro
3: Große Tunnellösung I Variante B (Abzweig Linie 9 am Eisenbahnring)	850 Mio. Euro
4: Große Tunnellösung I Variante A (bis Melaten)	1.050 Mio. Euro
5: Oberirdische Lösung	250 Mio. Euro

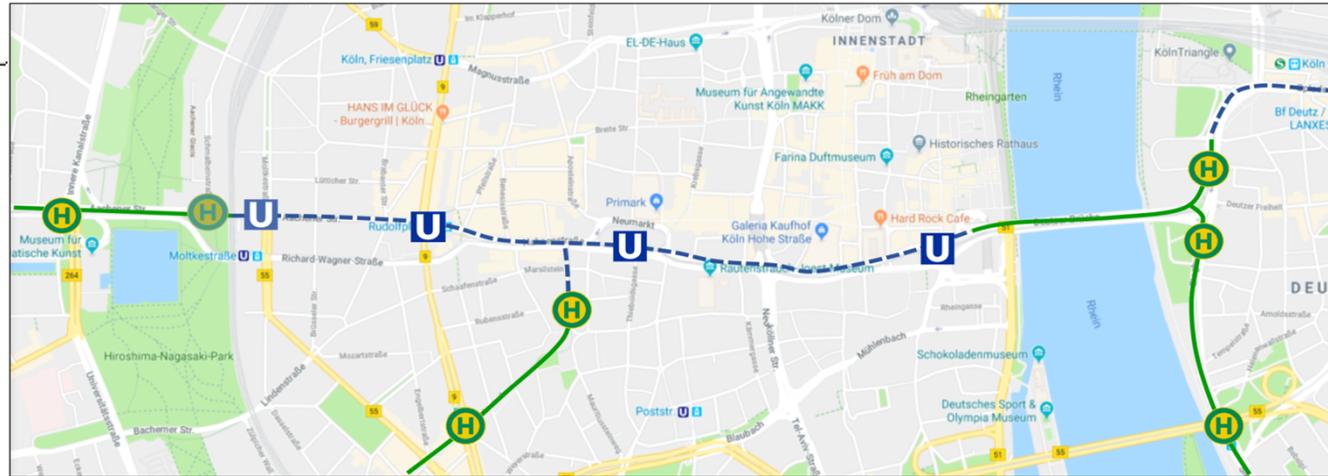
- Nur stadtbahnbedingte Kosten
- incl. Planungs- und Nebenkosten
- Grobe Baukostenschätzung

# 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

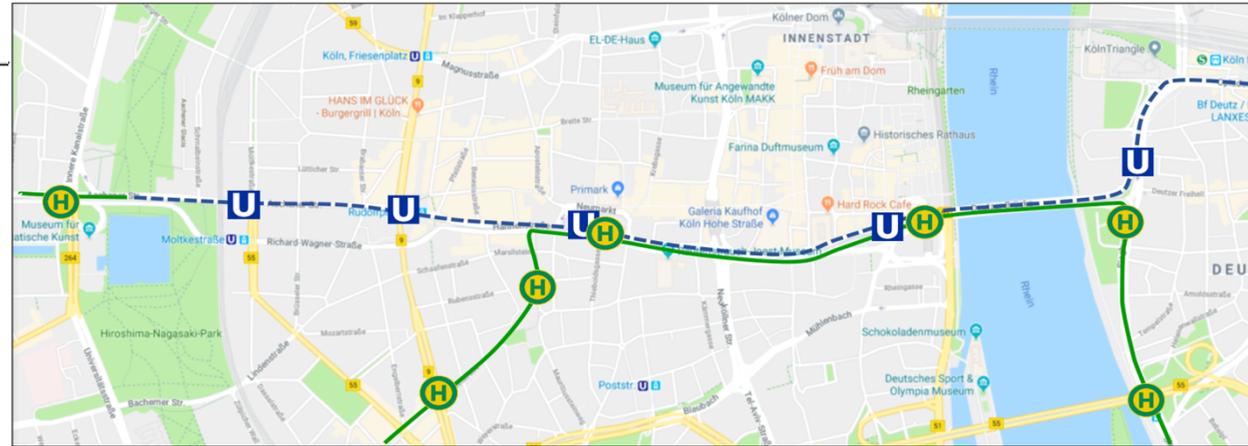
# Variante 2+

- 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



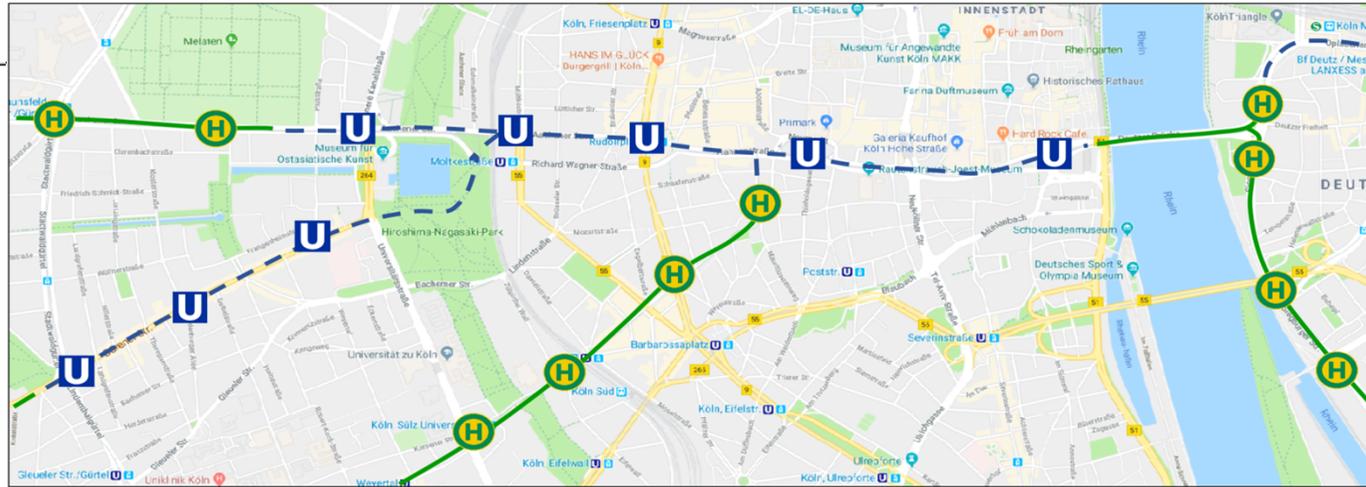
# Variante 6

- 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

V 1 Kurzer Tunnel	V 2 Mittlerer Tunnel	V 2+ Eisenbahn Ring	V 3 Großer Tunnel B (mod. Abzweig)	V 4 Großer Tunnel A	V 5 Oberirdisch	V 6 Rhein-Tunnel	V 7 Dürener Straße
2,1	1,3	1,0	0,8	0,8	2,3	0,4	0,9



# BEWERTUNG DER VARIANTEN

# 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 Fußgänger und Radfahrer
- 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/ Umsteigebeziehungen/ Wege zur Haltestelle
- Städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten der gewonnenen Flächen

# 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
- Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und zentralen Plätzen

## 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.

# FACHLICHE BEWERTUNG DER OBERIRDISCHEN VARIANTE

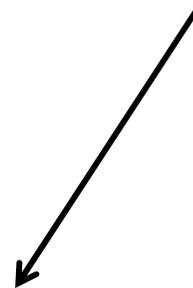
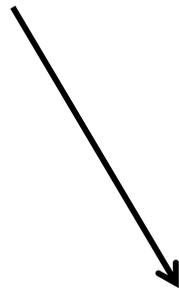
- Kürzere Bauzeit
- Förderfähigkeit und Kosten/Unterhaltungsaufwand
- Geringer Eingriff in historische Substanz
- Barrierefreie Umsteigemöglichkeiten
- Keine Rampenbauwerke im Stadtbild
- Hohe Störanfälligkeit aufgrund der Kreuzungspunkte
- Städtebauliche Entwicklung durch Stadtbahnanlagen eingeschränkt
- Geringere Flächengewinne für Fuß- und Radverkehr
- Bündelung des MIV auf der Achse Richard-Wagner-Straße

# FACHLICHE BEWERTUNG

## KURZE UND MITTLERE TUNNELVARIANTE

Fachtechnische Beurteilung

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung



**Empfehlung, diese Variante nicht weiterzuverfolgen**

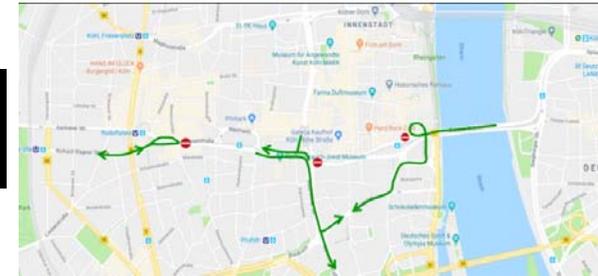
# FACHLICHE BEWERTUNG

## LANGE TUNNELVARIANTEN A UND B

- Keine Kreuzungspunkte mit MIV
- Große städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten
- Mehr freiwerdende Flächen für den Fuß- und Radverkehr
- Starke Beschleunigung des ÖPNV
- Rampenanlagen nur in Randbereichen
- Keine Bündelung des MIV in der Richard-Wagner-Straße erforderlich
- Förderfähigkeit voraussichtlich nicht gänzlich gegeben (NKI: 0,8)
- Lange Bauzeiten
- Wegfall Haltestelle Mauritiuskirche;  
bei Variante B zusätzlich Wegfall Hst. Zülpicher Platz

## FACHLICHE BEWERTUNG

### VARIANTE BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

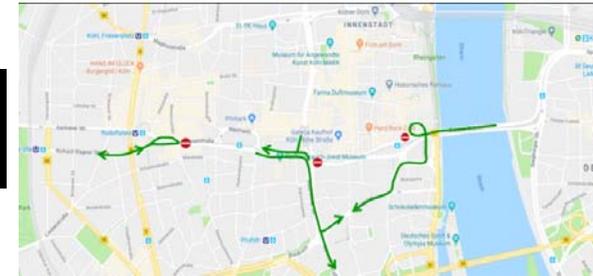


#### *Unabhängig von der Gestaltung der Stadtbahn*

- Deutliche Stärkung des Umweltverbundes (mehr Raum für Fuß- und Radverkehr)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verkehrsmitteln auf der O-W-Achse durch geringeren Kfz-Verkehr
- Reduktion des Kfz-Verkehrs zwischen Eisenbahnring und Heumarkt um 34-60%
- **Verlagerung des Verkehrs auf Zoobrücke, Severinsbrücke und innerstädtische Straßen**

# FACHLICHE BEWERTUNG

## VARIANTE BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



Kfz-Nutzung der Kölnerinnen und Kölner nimmt kontinuierlich ab

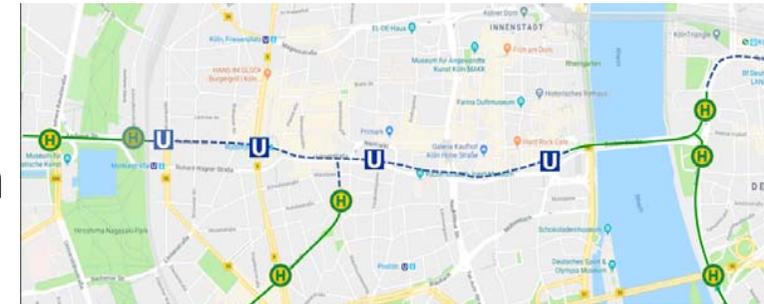


**Unabhängig von der Variantenentscheidung für den ÖPNV sollte diese Variante zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden**

# FACHLICHE BEWERTUNG DER TUNNELVARIANTE

## VARIANTE CDU-FRAKTION

- Große städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten und Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Rückbau des motorisierten IV möglich, mehr Raum für Rad- und Fußwege
- Beschleunigung des ÖPNV und störungsfreier Betriebsablauf
- Hohe Baukosten, aber Förderfähigkeit gegeben (NKI = 1,0)
- Längere Bauzeit



# FACHLICHE BEWERTUNG VARIANTE FDP-FRAKTION

- Deutliche Stärkung des Umweltverbundes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Weniger Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verkehrsmitteln
- Weitgehende Beschleunigung des ÖPNV
- **Hohe Baukosten – Förderfähigkeit kritisch (NKI: 0,9)**

Die Ost-West-Achse



# FACHLICHE BEWERTUNG VARIANTE SPD-FRAKTION



- Variante mit größter Leistungsfähigkeit
- Direkter unterirdischer Anschluss an Vorleistungen der Haltestelle Heumarkt
- Städtebauliche und verkehrstechnische Entlastung durch Neubau einer unterirdischen Haltestelle Deutzer Freiheit
- **Längere Bauzeit**
- **Große Störanfälligkeit aufgrund der Kreuzungspunkte**
- **Flächenverfügbarkeit für Rad- und Fußverkehr sowie städtebauliche Aufwertung geringer**
- **Förderfähigkeit nicht gegeben (NKI: 0,4)**

# DIE BESCHLUSSVORLAGE

2018

5. November 2018: Veröffentlichung der Beschlussvorlage



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



# BETRIEBLICHE AUSWIRKUNGEN

# 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.



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**