

## Ost-West-Achse

# Entscheidung nicht weiter verzögern

Der VCD Regionalverband Köln befasst sich seit vielen Jahren mit dem Ausbau der Stadtbahn auf der innerstädtischen Ost-West-Achse. Diese RHEINSCHIENE extra dokumentiert wesentliche Vorschläge und Positionen zu diesem Thema und begründet, warum ein zügiger Beschluss für den oberirdischen Ausbau wichtig ist.

Anfang 2018, noch vor dem Start des umfangreichen öffentlichen Beteiligungsprozesses, nahmen wir in einem Thesenpapier Stellung zu den damals diskutierten Varianten. Eine aktualisierte Fassung dieses Dokuments finden Sie auf [Seite 4](#).

### Ein kurzer Blick zurück

Aus dem Ergebnis des Beteiligungsprozesses ließ sich kein klares Votum der Stadtgesellschaft für eine bestimmte Variante ableiten. Die damalige Verkehrsdezernentin Andrea Blome und der ehemalige KVB-Chef Jürgen Fenske hatten sich jedoch bereits in der laufenden Diskussion auf eine in der Innenstadt unterirdische anstelle der heute oberirdischen Führung der Stadtbahn festgelegt. Dem schloss sich Oberbürgermeisterin Henriette Reker in der Auswertungskonferenz am 30. Juni 2018 an.

Es folgten am 18. Dezember 2018 ein Ratsbeschluss für die Ausarbeitung zweier Varianten und schlussendlich die Vorlage der Verwaltung am 29. Mai 2024 mit den bekannten Ergebnissen.

Eine kurze Chronik der wesentlichen Etappen der Planungen zur Ost-West-Achse finden Sie auf [Seite 2](#).

### Wichtige Ausbauvorhaben wurden zurückgestellt

Der bisherige Planungsaufwand sowohl an Personalkapazitäten als auch finanziell (geschätzt mindestens 30 Mio. Euro) ist enorm. Gleichzeitig verhinderte die parallele Planung beider Varianten die Weiterplanung wichtiger Ausbauvorhaben,



Schon im Herbst 2018 zeigten wir am Beispiel der Hahnenstraße, wie der Verkehr auf der Ost-West-Achse auch bei einer oberirdischen Stadtbahntrasse neu geordnet und der Straßenraum zugunsten des Umweltverbunds umgestaltet werden kann (siehe [RHEINSCHIENE 68](#)).

zum Beispiel die Verlängerung der Linie 13 bis nach Bayenthal, die Verlängerung der Linie 4 über Widdersdorf und Brauweiler bis nach Bergheim-Niederaußem und nicht zuletzt auch die für den gesamten Kölner Süden sehr bedeutsame rechtsrheinische Verlängerung der Linie 17 bis nach Bonn. Diese und zahlreiche weitere Maßnahmen werden bei einem U-Bahn-Beschluss weiterhin und auf Jahrzehnte liegen bleiben.

### Eine zügige Entscheidung für den oberirdischen Ausbau ist nötig

Wir dokumentieren mit dieser Ausgabe der RHEINSCHIENE extra insbesondere für die Entscheidungstragenden im Rat und in den Bezirksvertretungen, aber auch für die Presse und die interessierte Bürgerschaft, weshalb eine drohende Nicht-Entscheidung vor der Kommunalwahl ebenso fatal wäre wie eine aus VCD-Sicht falsche Entscheidung.

Und wir bleiben bei unserer Schlussfolgerung aus dem Jahr 2018, dass die Hauptziele – die schnellstmögliche Beseitigung der bestehenden Kapazitätsengpässe und die Schaffung der Voraussetzungen für einen Kapazitätsausbau – nur durch die Umsetzung der vorgelegten

oberirdischen Variante erreicht werden können.

Langfristig ist die von SPD, CDU und FDP angedachte zusätzliche Ost-West-Stadtbahnstrecke durchaus sinnvoll. Dieses „Metroliniennetz“ sollte aber gesondert diskutiert werden. Jetzt muss hingegen sehr dringend das Planfeststellungsverfahren für den oberirdischen Streckenausbau vorangetrieben werden.

Zudem sind kurzfristig weitere Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur nötig – Vorschläge dazu auf [Seite 2](#).

**Wir haben seit 2018 schon mehr als sechs Jahre verloren. Eine weitere Verzögerung darf es nicht geben.**

VCD Regionalverband Köln 

## Zu dieser Ausgabe

Mit einer RHEINSCHIENE extra nimmt der VCD Regionalverband Köln in unregelmäßigen Abständen Stellung zu aktuellen verkehrspolitischen Themen in der Region Köln. Sie ergänzt die zweimal jährlich erscheinende gedruckte Ausgabe der RHEINSCHIENE.

**Schwerpunkt diesmal: Stadtbahnausbau und Umgestaltung auf der Ost-West-Achse.**

## Ost-West-Achse

# Chronik 2008 bis heute

**2008:** Interventionsraum Ost-West-Achse als Teil des Masterplans – Vision für die Innenstadt von Köln: „Kurz- und mittelfristig sollte die oberirdische Führung der Stadtbahn beibehalten werden ...“

**2011:** Politischer Beschluss: Die Kapazität auf der Achse soll mit dem Einsatz von längeren Stadtbahnen für die Linie 1 erhöht werden. Für die erforderliche Umgestaltung sollen eine verkehrliche und eine städtebauliche Machbarkeitsstudie für die Innenstadt erstellt werden. Diese Studien sollen die Umsetzbarkeit des Projekts und der möglichen Streckenführungen beurteilen.

**2017:** Fertigstellung der zwei Machbarkeitsstudien: Die verkehrlichen und städtebaulichen Optionen für die Umgestaltung der Ost-West-Achse werden präsentiert. In der Innenstadt ist sowohl eine rein oberirdische als auch eine unterirdische Führung der Stadtbahn möglich.

**2017/2018:** Die Bürger\*innen von Köln können über ein Jahr lang bei verschiedenen Veranstaltungen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien diskutieren. Auch der VCD beteiligt sich intensiv.

**Dezember 2018:** Politischer Grundsatzbeschluss für die Umgestaltung der Ost-West-Achse, damit zukünftig längere Stadtbahnen eingesetzt werden können: „Es sind zwei Varianten zu planen: eine rein oberirdische und eine weitere mit einer unterirdischen Lösung zwischen dem Eisenbahnhof und dem Heumarkt in der Kölner Innenstadt.“

**23. November 2021:** Auf Antrag von Grünen, CDU und Volt beschließt der Verkehrsausschuss, auf der Nord-Südfahrt und der Ost-West-Achse eine Infrastruktur zu schaffen, die dem Radverkehr Durchgängigkeit und breite Wege bietet, und die Umsetzung von kurzfristigen Ad-Hoc-Maßnahmen für dieses Ziel.

**April 2022:** Start des politischen Begleitgremiums, in dem die Verwaltung der Politik und weiteren Stakeholdern, darunter auch dem VCD, regelmäßig über den Stand der Vorplanungen informiert.

**29. Mai 2024:** Die Beschlussvorlage für den politischen Variantenentscheid in der Innenstadt wird in die Beratung gebracht. Seitdem wird der Vorschlag der Verwaltung heftig diskutiert und kritisiert.

Erst nach dem politischen Beschluss für eine der beiden Planungsalternativen kann mit der Entwurfsplanung für die ausgewählte Variante gestartet und können die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet werden.

### Weitere Informationen

- <https://ostwestachse.koeln/innenstadt/visualisierungen>
- <https://ostwestachse.koeln/projektplanung>

## Umgestaltung der Ost-West-Achse

# Radverkehr und Verkehrswende

### Vorschläge für kurzfristig mögliche Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur auf der Ost-West-Achse

In einer zentral und dicht organisierten Stadt wie Köln werden viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Verbesserung der Infrastruktur in den letzten Jahren hat zu einem Boom des Radverkehrs in der Innenstadt und den benachbarten Vierteln geführt. Der Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen aller Kölner:innen stieg nach städtischen Erhebungen im Zeitraum von 2006 bis 2022 von 12 auf 25 Prozent, während der ÖPNV-Anteil in diesem Zeitraum stagnierte oder

corona-bedingt sogar leicht zurückging. Der Anteil des Kfz-Verkehrs sank deutlich auf ebenfalls 25 Prozent. Offensichtlich ist, dass die Entwicklung noch nicht am Ende ist, da die Infrastruktur deutlich hinter dem Bedarf zurückbleibt. Der Fahrradverkehr hat noch erhebliches Potenzial. Das zeigen topografisch vergleichbare Städte wie Amsterdam und Kopenhagen.

### Mehr Platz für das Rad

Die Zunahme des Mobilitätsanteils spiegelt sich nur unzureichend in den tatsächlichen Platzverhältnissen wider. Der Ausbau der Radinfrastruktur steckt noch

in den Kinderschuhen, vieles ist geplant und wartet auf die Umsetzung. Dies gilt insbesondere für die Ost-West-Achse. Der sogenannte „Achsenbeschluss“ sieht vor, hier durchgängig eine Fahrspur für den Radverkehr zu reservieren. Was bisher umgesetzt wurde, ist bestenfalls Stückwerk und kann den Bedarf nicht decken.

### Neuplanung des ÖPNV gefährdet Radverkehrsausbau

In diese Situation platzt nun die potenzielle Neuplanung der Ost-West-Achse, wobei die Stadt Köln die Notwendigkeit einer neuen Berechnung des Kosten-Nutzen-



Faktors betont, wenn der letzte Vorschlag von CDU, SPD und FDP beschlossen wird. Es steht zu befürchten, dass es wie bereits in den vergangenen Jahren zu einer faktischen Veränderungssperre während der Neuuntersuchung kommt. Blicke es bei wenigen punktuellen Verbesserungen, würde dies sowohl die Kapazitätserweiterung des ÖPNV als auch des Radverkehrs zeitlich verschieben. Eine doppelte Stagnation droht.

## Klare Ausbaustrategie nötig

Eine klare Strategie zur Umsetzung radverkehrsfreundlicher Maßnahmen treibt die Verkehrswende voran und kann Verzögerungen beim Ausbau des ÖPNV teilweise ausgleichen. Da der Ausbau von Fahrradinfrastruktur in der Regel mit geringen Kosten verbunden ist, würde auch der städtische Haushalt nur gering belastet.

Die Neuplanung des ÖPNV auf der Ost-West-Achse darf nicht zulasten des Radverkehrs gehen. Daher zeigen wir Maßnahmen auf, mit denen die Ost-West-Achse für den Radverkehr zu einer leistungsfähigen Route wird. Diese können, wie im Achsenbeschluss ausdrücklich erwähnt, auch temporär und provisorisch als Pop-up-Radwege umgesetzt werden.

## Unsere Vorschläge

- 1** Auf der Deutzer Brücke sind je Fahrtrichtung aktuell zwei Fahrspuren vorhanden, wobei der Radverkehr jeweils als gemeinsamer Zweirichtungsrad- und Gehweg geführt wird. Hier sollte beidseitig eine Autospur zur Fahrradspur umgewidmet werden. Dies entlastet gerade die Südseite immens. Hier kommt es oft zu Engpässen. Von dieser Maßnahme profitiert auch der Fußverkehr sehr stark.
- 2** Am Heumarkt verbleibt der Radverkehr ab der Einfahrt zur Tiefgarage an der Markmannsgasse auf der rechten Spur der Fahrbahn. Der Wegfall der Autospur ermöglicht auch, den Heumarkt stadtplanerisch so umzugestalten, dass die Dimensionen des Platzes erkennbar

werden. Die Aufenthaltsqualität wird durch den deutlich geringeren Autolärm merklich gesteigert. In Gegenrichtung muss die Einfahrt von den Bächen auf die Deutzer Brücke ebenfalls auf eine Spur reduziert werden. Über die freiwerdende Spur auf den Bächen kann der Busverkehr auf den Heumarkt geleitet und somit beschleunigt werden.

**3** Die oft beschriebene, aber erst in Anfängen umgesetzte Via Culturalis endet gegenüber von St. Maria im Kapitol mit einer Freitreppe. Der Straßenraum davor ist eine Asphaltwüste. Durch Verringerung der Autospur erhält auch der Fußverkehr mehr Platz, die Straße wird durchgängiger und die Mittelinseln werden attraktiver. Gleichfalls werden die Spuren auf der kleinen Sandkaul verringert und dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen. Auch über Baumpflanzungen und andere grüne Elemente sollte man beim Ausbau der Ost-West-Achse nachdenken. Bis dahin können mobile Elemente für Aufenthaltsqualität sorgen.

**4** Die Kreuzung Nord-Süd-Fahrt/Cäcilienstraße ist ein chaotisches, verkehrsumtostes Gebiet. Es ist dringend notwendig, diesen Ort zu entspannen und zu vereinfachen. Hierzu schlagen wir vor, auf allen Fahrbahnen Radspuren und in den Kreuzungsbereichen Aufstellflächen einzurichten. Der Radverkehr muss sicher auf eigenen Spuren durch die Kreuzung geleitet werden.

**5** Im Anschluss an diese komplexe Kreuzung startet der vor einigen Jahren in Richtung Neumarkt eingerichtete Radstreifen. Ab dort wird der Radverkehr anstelle der bisherigen Führung über den vorhandenen baulichen Radweg auf der Straße belassen. Damit wird die Umfahrung des Neumarkts für den Radverkehr deutlich erleichtert.

**6** Die Hahnenstraße bietet als geradlinige Verbindung zwischen Neumarkt und Rudolfplatz einen für Kölner Verhältnisse außergewöhnlichen Querschnitt. Heute werden dem Kfz-Verkehr zwei Fahrspuren in jeder Richtung und ein Parkstreifen zugeteilt, für den Rad- und den



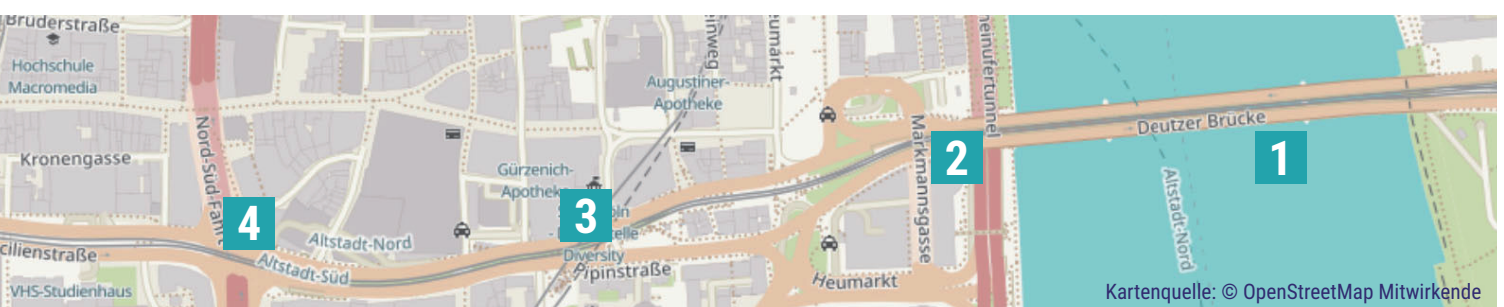
Zwei Beispiele für den heutigen Zustand der Ost-West-Achse: Kreuzung mit der Nord-Südfahrt (oben) und Hahnenstraße (unten). Viel Raum für den Autoverkehr, die Menschen werden an den Rand gedrängt.

Fußverkehr bleibt nur eine Restfläche übrig. Auch auf diesem Abschnitt muss eine Spur als Radspur eingerichtet werden. Vorhandene Parkplätze sollten dabei zu Multifunktionsflächen für Laden, Liefern, Parken und Fahrradparken werden. Der Fußweg wird auf ein Maß, das dem Grundriss der Straße entspricht, verbreitert.

**7** Über den Rudolfplatz geht es weiter über die umgebaute Aachener Straße. Gemütlich und sicher fährt man dort bis zur Universitätsstraße auf einer eigenen Spur. Die Rechtsabbiegerspur am Rudolfplatz kann dem Platz zugeschlagen werden, um so die durch die Freistellung des Hahnentors gewonnene städtebauliche Struktur zu unterstützen.

**8** An der Richard-Wagner-Straße sollte das Parken am Straßenrand großflächig entfallen, um mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr sowie für Außengastronomie zu erhalten.

VCD-Arbeitskreis Radverkehr



Kartenquelle: © OpenStreetMap Mitwirkende

## Thesenpapier

## Ausbau der Stadtbahn auf der Ost-West-Achse

Diese Thesen wurden erstmals im Februar 2018 veröffentlicht und im Mai 2023 und Ende 2024 fortgeschrieben.

Mit Blick auf den heutigen Zustand und die zu erwartende Verkehrsentwicklung muss der Ausbau der Ost-West-Stadtbahn,

1. die bestehenden Kapazitätsengpässe schnellstmöglich beseitigen und
2. Voraussetzungen für einen Kapazitätsausbau für den mittelfristig zu erwartenden weiteren Fahrgastzuwachs schaffen.

Als Grundlage für die weiteren Planungen sollten die

- im Konzept „Köln mobil 2025“,
- im Luftreinhalteplan und
- im städtebaulichen Masterplan für die Kölner Innenstadt des Büros Speer formulierten Ziele dienen. Hiernach wird eine Reduzierung des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes angestrebt.

## Zehn Thesen

Die Vorstandsvorsitzende der KVB hat sich in der aktuellen Diskussion bereits auf eine in der Innenstadt unterirdische Führung der Ost-West-Stadtbahn festgelegt. Dies ist aus folgenden Gründen für den VCD nicht nachvollziehbar:

**1. Köln braucht die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse möglichst schnell.** Eine rein oberirdische Lösung wird hier den raschesten Erfolg bringen. So werden allein die archäologischen Untersuchungen im Vorfeld eines unterirdischen Ausbaus zu deutlichen Verzögerungen führen. Ferner ist eine U-Bahn-Lösung, wie die Erfahrung zeigt, mit hohen baulichen und zeitlichen Risiken verbunden. Dies findet bislang in den Gutachten keine Berücksichtigung.

**2. Ein rein unterirdischer Ausbau gefährdet die langfristig nötigen erheblich größeren Kapazitätswachse.** Die bisher untersuchten zweigleisigen U-Bahn-Lösungen schaffen praktisch keine höhere Fahrgastkapazität als eine zweigleisige oberirdische Führung mit optimierter Signalisierung und Haltestellenausbau. Eine weitreichendere Lösung wird jedoch durch eine jetzt realisierte rein unterirdi-

sche Lösung erheblich erschwert, wenn nicht sogar verhindert.

**3. Bei einer längeren Tunnellösung werden mehrere Hundert Millionen Euro ohne ausreichendem Nutzen verausgabt.** Alle Varianten mit einem längeren innerstädtischen Tunnel hatten in der vorlaufenden Machbarkeitsstudie einen deutlich schlechteren Kosten-Nutzen-Faktor als die Variante ohne und die mit einem sehr kurzen Tunnel. Die im Jahr 2024 von der Stadtverwaltung nach eingehenden Untersuchungen vorgelegten Entscheidungsvorlagen und Gutachten kommen zwar zu einem höheren Kosten-Nutzen-Faktor für die unterirdische Variante. Andere Gutachter zeigen jedoch mit überzeugenden Gründen schwere methodische Fehler der Faktorberechnung auf. Zudem werden weitere massive Baukostensteigerungen erwartet. Angesichts der starken Zweifel an der Förderfähigkeit durch Bund und Land, der zahlreichen weiteren seit langem dringlichen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen und der schlechten städtischen Finanzlage ist die weitaus teurere Tunnellösung nicht zu verantworten.

**4. Der Abschnitt zwischen Heumarkt und Aachener Weiher sollte zukünftig nur noch dem Quell- und Zielverkehr und nicht mehr dem Durchgangsverkehr dienen.** Dadurch wird es möglich, die Anzahl der Kfz-Spuren zu reduzieren und auf der Südseite der Ost-West-Achse zu bündeln. So sind städtebauliche Verbesserungen auch bei Beibehaltung der oberirdischen Schienentrasse möglich.

**5. Bei einem viergleisigen Ausbau der oberirdischen Haltestelle auf der Südseite des Neumarkt wird die in Anspruch genommene Platzfläche gegenüber heute gleichbleiben.** Die Nordumfahrung entfällt, zudem wird bei der anzustrebenden Reduzierung der Kfz-Spuren der Eingriff in den heutigen Platzinnenraum geringer ausfallen als im Gutachten dargestellt.

**6. Mögliche Reisezeitgewinne einer unterirdischen Stadtbahn gehen durch längere Wege zu den bis in der vierten Tiefebene gelegenen Haltestellen mehr als verloren.** Verkürzen wird sich der Umstieg zwischen den Bahnsteigebenen lediglich am Heumarkt. Hier bringt allerdings die Verlegung der oberirdischen Haltestelle in Richtung Westen bereits Verbesserungen.

**7. Die für eine unterirdische Führung der Bahn erforderlichen Rampen sind städtebaulich nicht verträglich.** Eine Rampe auf dem Heumarkt würde den Platz endgültig zerschneiden, eine in der Jahnstraße ein Viertel. Wichtige Fuß- und Radverbindungen würden unterbrochen.

**8. Auch für die Kölner Ost-West-Tunnelstrecke ist der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu betrachten.** Eine Berliner Studie rechnet mit 99.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro U-Bahn-Kilometer („Die Klimabilanz Berliner U-Bahn und Straßenbahnplanungen“, [klimabilanz-ubahn-tram.de/download/klimabilanz-ubahn-tram-2023-01.pdf](https://klimabilanz-ubahn-tram.de/download/klimabilanz-ubahn-tram-2023-01.pdf)).

**9. Der Tunnelbau erfordert jahrelange Unterbrechungen der Bestandsstrecke am Neumarkt.** Die Folge: mehrfacher Umsteigzwang oder Umleitungen über die nicht barrierefreie Ringstrecke und den Friesenplatz.

**10. Eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur auf der Ost-West-Achse ist auch bei einer oberirdischen Stadtbahnstrecke möglich.** Kernelemente hierfür sind:

- eine direkte gradlinige Führung,
- breite baulich getrennte Radspuren anstatt Schutzstreifen, abschnittsweise gegebenenfalls auch Fahrradstraßen,
- sichere und komfortable Querungen,
- die Anbindung an die bestehende und die geplante Radinfrastruktur.

## Schlussfolgerung

Es spricht weiterhin vieles dafür, dass eine schnellstmögliche Kapazitätserweiterung allein durch eine kurzfristig realisierbare oberirdische Lösung erreicht werden kann.

Langfristig wird Köln das zu erwartende Fahrgastwachstum jedoch nicht durch den bloßen Ausbau der vorhandenen, sondern nur durch den Bau einer weiteren Ost-West-Stadtbahnstrecke bewältigen können.

VCD-Arbeitskreis ÖPNV



## Impressum

## Herausgeber:

VCD – Verkehrsclub Deutschland –  
Regionalverband Köln e. V.,  
Alte Feuerwache, Melchiorstraße 3, 50670 Köln

## Redaktion (v. i. S. d. P.):

Reiner Kraft, Markus Meurer, Christoph Reisig,  
Nicolas Sommer

E-Mail: [rheinschiene@vcd-koeln.de](mailto:rheinschiene@vcd-koeln.de)