

## Anlage 27

### Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag AN/1743/2024 (siehe Anlage 25)

#### Einleitung

Der Kern des Antrages besteht in der Konzeption eines neuen „ÖPNV-Zielnetzes 2050“ mit einem besondere Fokus auf regionale Verbindungen und der Idee einer zusätzlichen „zweiten Ost-West-Stadtbahnverbindung“ mit einem langen Tunnel von Deutz bis Melaten. Dieser Ansatz geht weit über den Inhalt der eigentlichen Vorlage für den Innenstadtbereich hinaus und ist daher aus Sicht der Verwaltung als neues, gesamtstädtisches Projekt zu betrachten.

#### Stellungnahme zu II

Die Anpassung des Zielnetzes hat aus Sicht der Verwaltung im Zusammenhang mit der Ost-West-Achse grundlegende Auswirkungen auf die „ÖPNV-Netzentwicklung“. Es ist daher zunächst eine eingehende fachliche Untersuchung und Bewertung der im „Zielnetz 2050“ gemachten Vorschläge notwendig, die neben einer grundsätzlichen Betrachtung der betrieblichen und technischen Machbarkeiten auch die Zusammenhänge mit laufenden und projektierten Planungen sowohl der Verwaltung (ÖPNV-Netzentwicklung) als auch von go.Rheinland (SPNV-Nahverkehrsplan/Bahnknoten Köln) in den Blick nehmen. Grob geschätzt ist für eine solche verkehrliche Untersuchung mit einer Dauer von mindestens zwei Jahren (inkl. Ausschreibung, Vergabe, Bearbeitung, zzgl. politische Beschlussfassungen) zu rechnen.

Eine solche Vorstudie ist auch notwendig, um in einem weiteren Schritt einen angepassten Nahverkehrsplan der Stadt Köln zu erarbeiten. In diesem kann dann auch die verbindliche Abstimmung mit den betroffenen Umlandkommunen und Kreisen erfolgen. Die vorgeschlagenen Metrolinien greifen über das Stadtgebiet hinaus, so dass hierfür die Zustimmung und ggf. auch Mitfinanzierung der betroffenen Kommunen/Kreise zwingend erforderlich ist.

Die Erarbeitung eines neuen Nahverkehrsplans würde mindestens 5 Jahre (inkl. Ausschreibung, Vergabe, Bearbeitung, zzgl. politische Beschlussfassungen) in Anspruch nehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Bearbeitung (Vorstudie und Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans) zusätzliche personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen müssen, wenn diese zeitnah nach einem Beschluss von der Verwaltung bearbeitet werden sollen.

Erst aus der Netzkonzeption und der Ermittlung eines verkehrlichen Nutzens ergeben sich die technischen und geometrischen Vorgaben für den gewünschten Tunnel, zum Beispiel die Gesamtlänge, die Lage von Haltestellen/Hauptverknüpfungspunkten, das Erfordernis von unterirdischen Abzweigen. Darauf aufbauend kann die technische Machbarkeit der neuen Tunneltrassen einschließlich einer ersten groben

Kostenabschätzung durchgeführt werden. Daran anschließend könnte die überschlägige Ermittlung des **Nutzen-Kosten-Indexes** erfolgen.

Eine Verknüpfung des bisherigen Projektes der „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ mit dem neuen Konzept einer „zweiten Ost-West-Stadtbahnverbindung“, als möglichem Kernelement eines neuen Zielnetzes mit Metrolinien, ist aufgrund der extrem unterschiedlichen Projektstände nicht ohne eine jahrelange Pause des Projektes zur Kapazitätserweiterung möglich. Der Beschluss des Antrages würde somit zu einem sofortigen Stopp des Projektes Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse führen.

### Stellungnahme zu III

Der derzeit tätige Gutachter zur Nutzen-Kosten-Untersuchung muss neu beauftragt werden. Dies ist jedoch erst möglich, nachdem eine technische und verkehrliche Machbarkeitsstudie, einschließlich grober Kostenabschätzung, zu den neuen Tunnelvarianten durchgeführt worden ist (siehe Stellungnahme zu II).

Bei der Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse handelt es sich um ein Gesamtprojekt, das neben dem innerstädtischen Abschnitt die gesamte Trasse zwischen Weiden und Bensberg beinhaltet. Der Förderantrag kann nur für das Gesamtprojekt eingereicht und muss zwingend noch in 2025 gestellt werden, damit das Gesamtprojekt über die Übergangsregelung in den ÖNPV-Bedarfsplan aufgenommen werden kann. Ansonsten würde das Projekt ins landesweite Ranking aller Projekte aufgenommen und genauso wie alle Projekte neu bewertet werden. Dies hätte unter Umständen zur Folge, dass das Projekt gar nicht oder zu einem späteren Zeitpunkt gefördert würde. Außerdem ist der Förderantrag 2025 erforderlich, damit im Westen und im Osten weitergeplant und mit der baulichen Umsetzung begonnen werden kann.

Nach einem wie auch immer gearteten oberirdischen Ausbau auf der Linie 1, unabhängig von der Inanspruchnahme einer Förderung, ist nach Einschätzung der Verwaltung eine spätere Tunnelförderung unter den derzeitigen Prämissen für die Linie 1 unwahrscheinlich, weil das Ziel der Kapazitätserweiterung bereits mit dem oberirdischen Ausbau erreicht wurden.

Ob oder in welcher Form eine „zweite Ost-West-Stadtbahnverbindung“ als separates und mit einem anderen Ziel versehenes Projekt in Zukunft förderfähig wäre, kann erst nach einer Machbarkeitsstudie einschließlich einer Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie qualifizierter Vorabstimmungen mit den Fördergebern beantwortet werden. Für dieses Projekt müsste ein neuer verkehrlicher Nutzen generiert werden, um eine Projektförderung erhalten zu können. Denkbar ist hier z. B. eine Kapazitätserweiterung und Beschleunigung zwischen Frechen und Königsforst.

Voraussetzung einer solchen Machbarkeitsstudie ist zunächst eine fachliche Begutachtung der Ideen zum „Zielnetz 2050“ und deren Verankerung in einem aktualisierten Nahverkehrsplan (siehe Stellungnahme zu II).

## Stellungnahme zu IV

Das Projekt „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse“ kann nur mit eindeutigen und klaren Beschlüssen zur Innenstadt weitergeführt werden. Auf Grund des für die oben genannten Voruntersuchungen benötigten langen Zeitraums müssten Bauzwischenzustände beschlossen werden, um bei Fertigstellung der Außenäste Langzüge einsetzen zu können. Dies ist derzeit kein Beschlusspunkt, sondern wird lediglich in der Präambel beschrieben.

Eine Umsetzung von Bauzwischenzuständen ist grundsätzlich möglich, hat aber folgende Konsequenzen:

- Nur Bahnsteigverlängerungen an den bestehenden Haltestellen
- verkehrliche Verbesserungen können nicht in dem beabsichtigten Umfang umgesetzt werden (z. B. keine Umsetzung des Achsenbeschlusses zum Radverkehr)
- stadtgestalterische Verbesserungen können nicht in dem beabsichtigten Umfang umgesetzt werden (z. B. bliebe die Nordumfahrung am Neumarkt voraussichtlich unverändert)
- Dieser Zustand wird dann einen längeren Zeitraum Bestand haben und das Bild der Innenstadt prägen

Durch den im Antrag vorgesehenen Wegfall der Unterquerung des Mauritiusviertels ist für die jetzige Linie 9 von der Deutzer Brücke bis nach Sülz eine angepasste oberirdische Linienführung erforderlich. Diese neue Linienführung ist insbesondere von der möglichen unterirdischen Rheinquerung abhängig.

Die Tiefenlage der Haltestelle Rudolfplatz wurde auf Grund der technischen Regelwerke (Sicherheitsabstände) gewählt. Eine Überprüfung erscheint deshalb nicht erfolgsversprechend.

Ob die Stadtbahnführung zwischen Rudolfplatz und Eisenbahnring vollständig über die Richard-Wagner-Straße möglich ist, muss geprüft werden.

Um eine direkte Verknüpfung zur zukünftigen S-Bahn-Station zu ermöglichen, ist bei einer Verschiebung der Haltestelle Moltkestraße nach Westen erst der Neubau der Bahnbrücke durch die DB AG erforderlich, um die notwendigen Breiten für die Haltestelle zu generieren. Nach bisherigen Aussagen der DB AG erfolgt die Umsetzung erst Jahre nach der geplanten Umsetzung der Ost-West-Achse.

## Stellungnahme zu V

Da der Auftragsgegenstand der vorhandenen Planungsaufträge räumlich und dem folgend auch inhaltlich wesentlich erweitert wird, können diese dafür höchst wahrscheinlich nicht herangezogen werden. Nach einer ersten vergaberechtlichen Einschätzung des Rechtsamtes müssen die Planungsaufträge für die neue Aufgabenstellung erneut ausgeschrieben werden.

Die Planung soll um eine „zweite Ost-West-Stadtbahnverbindung“ zwischen Deutz und Lindenthal erweitert werden. Kernpunkte der Maßnahme sind der Bau eines U-Bahn-Tunnels zwischen Melaten und Deutz, der optional um eine U-Bahnstrecke

unter der Dürener Straße bis zum Militärring zu erweitern ist. Die Äste nach Sülz, Porz und Flittard verbleiben oberirdisch und werden über die Deutzer Brücke geführt. Dies schließt einen Rheintunnel zwischen den Haltestellen Bahnhof Deutz/Messe und Heumarkt unter Entfall der bisherigen Haltestelle Deutzer Freiheit ein. Davon ausgehend, dass diese Maßnahmen allein von den Rahmenparametern eine völlig andere Planungsaufgabe darstellen, spricht viel dafür, dass der Markt für mögliche Planungsbüros für diese Ausschreibung ein anderer gewesen wäre

Der SUMP wird derzeit erarbeitet und wird voraussichtlich bis Ende 2026 fertiggestellt sein. Der Planungshorizont des SUMP ist das Jahr 2035 und der des neuen Zielnetzes 2050.

Eine Integration des Zielnetzes 2050 inkl. einer „zweiten OWA“ in die aktuelle Erarbeitung des SUMP ist daher sowohl aus zeitlicher als auch fachlicher Sicht nicht möglich. Im Rahmen der nun anstehenden 2. Stufe des SUMP kann aber die planerische Befassung mit dem Zielnetz 2050 als eine von der Verwaltung umzusetzende Maßnahme aufgenommen werden.

Die sich daraus ergebenden Ergebnisse können dann zu gegebener Zeit Eingang in eine fortgeschriebene Fassung des SUMP zu finden. Hinweisen möchten wir auch darauf, dass Detailplanungen grundsätzlich nicht innerhalb von einem SUMP stattfinden, sondern einer eigenen fachtechnischen Planung bedürfen.