



Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 10. Sitzung vom 18. November 2025

Bürgerhaus Stollwerck | Dreikönigenstraße 23, 15.00 bis 18.00 Uhr

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Teilnehmende

- siehe letzte Seite

Tagesordnung

- Begrüßung & Übersicht
- TOP 1: Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2
- TOP 2: Verknüpfung von Mobilitätsplan und Logistikplan
- TOP 3: Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

Moderation

- Christian Klasen, DialogWerke



Christian Klasen, DialogWerke

Begrüßung und Übersicht

Thorsten Siggelkow, Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung (Stadt Köln):

- In der ersten Stufe der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans ist bereits einiges geschehen: Nachdem die Leitbild- und Strategieentwicklung erfolgreich abgeschlossen wurde, soll in der zweiten Stufe nun der Blick auf die Zielerreichung gelenkt werden.
- Aufbauend auf den vorhandenen strategischen Maßnahmen werden in der zweiten Stufe konkrete Maßnahmen für die Mobilität in Köln im Jahr 2035 entwickelt. Darüber hinaus sind auch die Finanzierung und die Umsetzungsplanung wichtige Arbeitsschritte.
- Bei der Erarbeitung werden voraussichtlich Zielkonflikte deutlich werden. Es ist daher wichtig, dass der Mobilitätsbeirat die gute und wertschätzende Diskussionskultur aus der ersten Stufe fortsetzt.

Christian Klasen, DialogWerke (Moderation):

- Das **Projektteam** für die zweite Bearbeitungsstufe setzt sich aus vier Fachbüros zusammen. Für die integrierte Mobilitätsplanung sind die Fachbüros Mobycon, Inovaplan (Fokus Maßnahmenbewertung) und mobilité (Fokus Finanzierungsstrategie) zuständig. Zentrale Ansprechpartner*innen seitens der Mobilitätsplanung sind Helene Loy und Bernhard Ensink (beide Mobycon). Die Aufgaben von DialogWerke umfassen die Prozesssteuerung, die Beteiligung und die Kommunikation. Seitens DialogWerke ergänzt Leonie Herrmann das Projekt in der zweiten Stufe. Das städtische Team ist mit Friederike Christian, Barbara Pauli und Isabel Wesemann identisch geblieben.
- Der Mobilitätsbeirat hat zum Stand der 10. Sitzung **vier Neuzugänge**; weitere Neuzugänge können sich noch aus den politischen Fraktionen ergeben. Die überwiegende Anzahl an Personen bleibt aber wie bekannt.
- Für diese Sitzung sind zudem einige Personen in vertretender Rolle anwesend. Um eine gute Zusammenarbeit zu gewährleisten, wird um **personelle Kontinuität** im Laufe des Prozesses gebeten (mit nur einer festen Vertretungsperson).
- Als **neue Mitglieder** werden begrüßt:
 - Prof. Dr. Isabelle Dembach, Technische Hochschule Köln (für Prof. Stölting)
 - Prof. Dr. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal (für Prof. Reutter)
 - Harriet Krüger, Fraktion FDP/KSG (für Herrn Beese)
 - Angela Bankert, DIE LINKE (für Herrn Meinhardt)
- Der Mobilitätsbeirat hat für den Prozess wesentliche **Rollen**: Neben dem Teilen fachlicher Einschätzungen sind die Mitglieder des Beirats beauftragt, als Multiplikator*innen in die Stadtgesellschaft zu wirken.

Es wird die Nachfrage gestellt, ob die **Erkenntnisse aus dem Bürgerrat** (Projekt „Mobil im lebenswerten Quartier“) im SUMP nochmals betrachtet und im Maßnahmenentwicklungsprozess berücksichtigt werden. Die Verwaltung antwortet, dass das Projekt Bürgerrat mittlerweile abgeschlossen ist. Im nächsten Schritt werde nun eine stadtweite Konzeption basierend auf den Ergebnissen des Bürgerrats erstellt. Das Projekt

Bürgerrat hat einen lokaleren Betrachtungsschwerpunkt als der stadtweite SUMP-Prozess. Im weiteren Erarbeitungsprozess des nachhaltigen Mobilitätsplans werde geprüft, inwieweit die Ergebnisse des Bürgerrats mit denen des Mobilitätsplans verknüpft werden können.

TOP 1: Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

Christian Klasen, DialogWerke (Moderation):

- Die Stufe 1 lief im Wesentlichen in 2023 und 2024. Ergebnisse sind das **Leitbild mit 5 Zielbildern**, der **Chancen- und Mängelbericht** sowie die **Strategieentwicklung**. Der Zwischenbericht von Stufe 1 liegt vor, eine Strategie mit Indikatoren und Zielbildern wurden entwickelt. Diese Ergebnisse sind im Abschlussbericht der Stufe 1 niedergeschrieben und befinden sich auf der Projektwebseite unter <https://www.stadt-koeln.de/mobilitaetsplan>. Falls weitere Dokumente (auch aus Stufe 1) benötigt werden, stellt das Projektteam diese gerne zur Verfügung.
- Die nun beginnende **Stufe 2** wird voraussichtlich **Anfang 2027** abgeschlossen. Bis Ende 2026 erfolgt die Entwicklung und Bewertung von Maßnahmenpaketen sowie die Erarbeitung eines Zielnetzes. Die Arbeit an diesen Aufgaben hat bereits begonnen. Bis Ende des 1. Quartals 2027 sollen die Finanzierungsstrategie und die Umsetzungsstrategie fertiggestellt sein. Ende 2026 bis Anfang 2027 wird zudem ein Evaluationskonzept erstellt.
- Die **Beteiligung** wird auch in Stufe 2 wieder einen wichtigen Teil einnehmen.
 - Verwaltungsintern gibt es eine **Projektgruppe** auf Arbeitsebene und einen **Lenkungskreis** mit den Beigeordneten. Diese beiden Formate finden wie auch der Mobilitätsbeirat insgesamt fünf Mal statt.
 - Außerdem wird es wieder den **Runden Tisch Mobilität und Gesellschaft** geben, in dem die Zwischenergebnisse aus Sicht der Sozialverträglichkeit betrachtet werden. Er tagt zwei Mal. Verschiedene Institutionen und zufällig ausgewählte Bürger*innen sind hierzu eingeladen. Zudem wird auch das Regionalforum wieder zwei Mal tagen, in dem sich die Stadt mit den umliegenden Kommunen austauscht.
 - Die **Öffentlichkeitsbeteiligung** findet ebenfalls im kommenden Jahr statt: Eine Online-Beteiligung sowie eine Kinder- und Jugendbeteiligung etwa im Juni/Juli, aufsuchende Beteiligung und Mobilitätswerkstätten in unterschiedlichen Stadtteilen im September/Oktober und ein zentrales Mobilitätsforum zum Abschluss des Projekts im Frühjahr 2027. Die Beiratsmitglieder werden um tatkräftige Unterstützung bei der Bewerbung der Öffentlichkeitsbeteiligungsformate gebeten.

Vorstellungsrunde der Teilnehmenden:

- Zu Beginn der Vorstellungsrunde begrüßt **Ascan Egerer**, Beigeordneter für Mobilität, die Runde und dankt allen für die Teilnahme.
- Die Teilnehmenden werden gebeten, die Frage zu beantworten, was Ihnen **im vergangenen Jahr** bezüglich der **Mobilität in Köln Mut gemacht** habe.

- Genannt wird von mehreren Teilnehmenden das Gefühl, gesamtgesellschaftlich und politisch „auf dem richtigen Weg zu sein“. Man nehme wahr, dass in der Stadtgesellschaft ein höheres **Bewusstsein** für nachhaltige Mobilität sowie höhere **Akzeptanz** für diesbezügliche Maßnahmen herrsche. Es wurde aber zugleich darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Bewertung auch um eine sehr starke „Bubble-Wahrnehmung“ handeln könnte.
- Am häufigsten werden konkrete, **positive Entwicklungen im Kölner Radverkehr** genannt. Außerdem wurden folgende Punkte genannt: gute Auslastungszahlen im Nahverkehr, eine höhere Nachfrage nach Sharing-Angeboten, ein besserer Einbezug des Fußverkehrs in die Verkehrsplanung sowie eine zunehmende Berücksichtigung des Themas Logistik. Insgesamt müsse Köln sich, auch im Vergleich zu Vorreiter-Städten, im Bereich Mobilitätswende „nicht (mehr) verstecken“.
- Neben positiven Aspekten werden auch **Sorgen** geäußert, insbesondere mit Blick auf die Finanzierung und die mögliche Nicht-Umsetzbarkeit eines ambitionierten Mobilitätsplans nach seiner Fertigstellung.
- Für die Zusammenarbeit wird ein **offenes und konstruktives Miteinander** und ein **respektvoller Umgang** auch zwischen verschiedenen Standpunkten erwünscht. Von einigen Beiratsmitgliedern wird daran erinnert, dass alle Verkehrsmittel ihre Daseinsberechtigung haben und insbesondere dahingehend ein Miteinander von den Beiratsmitgliedern erwartet werde. Es sei wichtig, einen ganzheitlichen Ansatz zu finden, der verschiedene Positionen gut miteinander vereinen könne.

TOP 2: Verknüpfung von Mobilitätsplan und Logistikplan

Lisa Brands, im Amt für nachhaltige Entwicklung der Stadt Köln für die Themen Wirtschaftsverkehr und Logistik zuständig, erläutert den Rahmen und das Vorgehen für die Erstellung des Logistikplans:

- Der Logistikplan ist **zweifach politisch verankert**: Einerseits als Teil des Stadtentwicklungskonzepts Logistik (Teil 1), das vor rund 10 Jahren erarbeitet wurde, andererseits als sektorales Teilkonzept unter dem Dach des Mobilitätsplans.
- Geplant ist ein Beginn der Bearbeitung im ersten Quartal 2026, sodass die Erstellung von Logistikplan und Mobilitätsplan parallel verlaufen wird, um beide Pläne bestmöglich ineinander zu integrieren. Der Logistikplan wird wie der nachhaltige Mobilitätsplan für einen **Planungshorizont bis 2035** aufgestellt. Er differenziert ebenfalls nach den verschiedenen räumlichen Gegebenheiten zwischen Innenstadt, innerer Stadt und äußerer Stadt.
- Die Erstellung eines Logistikplans ist mit vielen **Herausforderungen und Zielkonflikten** konfrontiert. Beispielsweise sollen gleichzeitig Lieferverkehre gut organisiert und der Stadtverkehr entlastet werden.
- Die **Ziele des Logistikplans** umfassen im Kern folgende Themen: Zunächst sollen die verschiedenen Interessen der Logistikakteure anerkannt und in den Logistikplan integriert werden. Außerdem soll eine gute Balance zwischen Vision und Machbarkeit gefunden werden. Es soll ein starker Fokus auf die Praktikabilität und Umsetzbarkeit

von Maßnahmen in Zeiten eingeschränkter finanzieller Mittel erfolgen. Durch die Identifikation von „Quick-Wins“ (= Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit und gleichzeitig schneller Durchführbarkeit) soll auch die Akzeptanz erhöht werden. Schließlich soll ein Strategie- und Umsetzungstool für die Verwaltung entstehen, das hohe Transparenz und gute Steuerung ermöglicht.

- Der **Logistikplan** ist in das **Leitbild des Mobilitätsplans eingebettet** und ordnet sich diesem unter. Bereits entstandene Zielbilder werden in den Logistikplan transferiert. Jedes der fünf Zielbilder des Mobilitätsplans enthält Indikatoren, von denen einige auch relevant für die Erstellung des Logistikplans sind. Beispielsweise hat der Logistikplan auch Auswirkungen auf die wahrgenommene Aufenthaltsqualität, die Anzahl der Unfallhäufungsstellen oder die Luftschadstoff-, Lärm- und Treibhausgasbelastung.
- Die **Arbeitspakete** umfassen die Analyse, Zielbildentwicklung, Maßnahmenentwicklung und schließlich die Umsetzungs- und Evaluationsplanung.
- In einem **Beiratsformat** sollen verschiedene Stakeholder beteiligt werden. Neben der IHK, der HWK und der KölnBusiness, Fachämtern und politischen Vertretungen sollen auch Akteure beteiligt werden, die die „nicht-motorisierten“ Interessen vertreten. Es soll jedoch vermieden werden, dass eine zu starke Dopplung zum Mobilitätsbeirat besteht, um Doppel-Diskussionen zu vermeiden. Stattdessen soll regelmäßig im Mobilitätsbeirat vom Fortschritt des Logistikplans berichtet werden.
- Der Nutzen des Logistikplans soll sein, dass effizientere, sichere und klimafreundliche Wirtschafts- und Lieferverkehre entstehen und Kölns Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität gestärkt werden. Entstehen soll ein **Gesamtverkehrskonzept** für Köln. Hierfür angestrebt wird ein politischer Beschluss Anfang 2027.

TOP 3: Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

Im Folgenden werden in den schwarzen Spiegelstrichen die wesentlichen Inhalte des Vortrags wiedergegeben (vgl. S. 15-30 der Präsentationsfolien) und in den eingezogenen weißen Spiegelstrichen die dazugehörigen Diskussionsinhalte.

Helene Loy, Mobilitätsplanerin (Mobycon):

- Die Grundlagen und Leitschnur für die zweite Stufe des Mobilitätsplans sind die zentralen **Ergebnisse der ersten Stufe**. Darunter zählen mitunter das Leitbild, seine fünf Zielbilder, die Zielindikatoren und schließlich das Zielszenario mit seinen ca. 70 strategischen Maßnahmen, die zur Erreichung des Leitbilds notwendig sind. In der zweiten Stufe geht es darum, dass die strategischen Maßnahmen konkretisiert werden.
- Im Zentrum der Bearbeitung stehen die **Maßnahmenentwicklung** (inkl. Finanzierungsstrategie und Umsetzungsplanung) sowie die Entwicklung eines **Zielnetzes**.
- Bei der Maßnahmenentwicklung wird zwischen drei **Maßnahmen-Typen** unterschieden: „Sowieso-Maßnahmen“ stehen auch ohne den Mobilitätsplan auf der Agenda der Stadt Köln. „Weitere Maßnahmen“ lassen sich aus den strategischen

Maßnahmen aus Stufe 1 ableiten, welche die Stadt Köln aber bislang nicht oder nur in geringem Maße plant und umsetzt. Hinzu kommen „Neue Maßnahmen“, die entwickelt werden, falls die Sowieso-Maßnahmen und die weiteren Maßnahmen zusammen nicht ausreichen, um die Zielbilder und Zielwerte aus Stufe 1 zu erreichen.

- Aus der Diskussion ergibt sich, dass eine der gezeigten Folien fehlinterpretiert werden kann. Die „Sowieso-Maßnahmen“ werden nicht zu „weiteren Maßnahmen“, sondern sie werden um „weitere Maßnahmen“ ergänzt. Zugleich wird nicht jede „Sowieso-Maßnahme“ Teil des Mobilitätsplans, wenn diese nicht auf die Zielerreichung einzahlen.
- Aus den Rückmeldungen wird deutlich, dass der Begriff „Sowieso-Maßnahme“ zu Missverständnissen führen kann. Eine andere Begrifflichkeit (z.B. „geplante“ bzw. „beauftragte“ Maßnahme) scheint verständlicher und treffender. Es wird klargestellt, dass geplante Maßnahmen, die nicht der Erfüllung der SUMP-Ziele dienen und damit eine Negativwirkung haben, auch revidiert werden könnten und nicht „sowieso“ in die Umsetzung gehen. Eine Änderung des Begriffs wird daher vorgesehen und im Nachgang intern besprochen.
- Für alle Maßnahmen erfolgt eine **Bewertung** nach der **Wirksamkeit** sowie der **Durchführbarkeit**. Unter Wirksamkeit wird die Erreichung der Zielbilder verstanden. Die Durchführbarkeit wird auf quantifizierbare Faktoren wie Personal, zeitliche Ressourcen und finanzielle Mittel reduziert.
 - Die Teilnehmenden interessieren sich für die nähere **Bewertungsmethode**, das Vorgehen bei der Filterung der Maßnahmen sowie den Zeitpunkt dafür. Dazu wird in der nächsten Sitzung des Mobilitätsbeirats berichtet werden.
 - **Maßnahmen von Dritten** (z.B.: Go.Rheinland & Autobahn GmbH) werden in der Maßnahmenbetrachtung ebenfalls betrachtet. Zur Identifikation von Konflikten und/oder Synergien bietet u.a. das Regionalforum einen geeigneten Austausch-Rahmen. Zudem wurden bereits in der ersten Stufe alle Maßnahmen aus regionalen Konzepten, wie bspw. dem Agglomerationskonzept, ausgewertet und in der zweiten Stufe bereits den strategischen Maßnahmen zugeordnet.
- Ein besonderes Augenmerk wird auf die **Finanzierbarkeit** der Maßnahmen gelegt. Dazu werden neben dem Haushalt weitere Finanzierungsquellen untersucht und eine Finanzierungsstrategie entwickelt.
 - Eine Rückfrage beschäftigt sich damit, ob die **Kosten** von den **Stadtwerken** und der **KVB** auch betrachtet würden, da diese Kosten auch die Ausgestaltung von Maßnahmen betreffen. Weitere Teilnehmende bekräftigen in dem Zusammenhang, dass eine Betrachtung dieser Kosten sinnvoll und konsequent wäre.
 - Zum Aspekt von **Fördermitteln** im Zusammenhang mit der Finanzierung von Maßnahmen wird aus dem Teilnehmendenkreis angemerkt, dass Fördermittel nicht dauerhaft zur Verfügung stünden. Die Verwaltung antwortet auf diese Anmerkung, dass die Stadt ihre Maßnahmen ohnehin immer mit einem vollständigen Eigenanteil planen muss, da man nicht wisse, ob Bewerbungen auf Fördermittel erfolgreich sind oder nicht.

- Seitens der Stadt wird erläutert, dass die Maßnahmen im nachhaltigen Mobilitätsplan nach wie vor eine gewisse **Flughöhe** beibehalten werden und es dabei nicht um eine detaillierte Maßnahmenplanung, sondern auch um die Priorisierung von Maßnahmen und einem Verständnis dafür gehe, welche Maßnahmen wie schnell umgesetzt werden müssen.
- Im Folgenden wird die **geplante Entwicklung des Zielnetzes** vorgetragen. Das derzeitige Gesamtverkehrskonzept stammt aus dem Jahr 1992 und wurde seither nur regelmäßig aktualisiert. Ein neues Netz wird aus mehreren Gründen benötigt: Zur Harmonisierung mit überregionalen Planungen (SPNV, Regionalplanung, TEN-V-Netz etc.), zur Definition von Freihaltetrassen im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungsplanung, als Grundlage für Umstufungskonzepte für Bundes- und Landesstraßen, zur Bewertung von Verkehrsnetzen/-trassen im Zuge von B-Planverfahren. Außerdem soll eine Einschätzung der strategischen Bedeutung von Achsen für die einzelnen Verkehrsmittel im Zusammenhang mit möglichen Konfliktpunkten erfolgen.
- Für die Erarbeitung werden **aktuelle Netze** (MIV-Grundnetz, MRV-Netz, T30-Zonen-Netz, Radverkehrsnetze, ÖPNV-Netze, LKW-Führungsnetz, ...) **überlagert** und es werden **Konfliktkarten** für die weitere Bearbeitung erstellt. Für die Konfliktkarten werden dafür potenzielle Konflikte analysiert und kartographisch dargestellt (ein Beispiel könnten potenzielle Konflikte des LKW-Vorrangnetzes mit dem grünen Radnetz bilden). Durch die Überlagerung können auch **neue Maßnahmen** abgeleitet und mögliche Synergien identifiziert werden.
 - Es wird die Frage gestellt, inwiefern hier auch noch zu erarbeitende Netze berücksichtigt würden, explizit wird dabei als Beispiel das **Fußverkehrsnetz** genannt. Die Verwaltung antwortet, dass das Fußverkehrsnetz nicht in das Zielnetz integriert werden könne, da es noch nicht existiert. Allerdings können Maßnahmen für den Fußverkehr aus dem Zielnetz abgeleitet werden. Eine neue Maßnahme könnte darüber hinaus auch die Entwicklung eines neuen Fußverkehrsnetzes darstellen.
 - Eine weitere Person aus dem Teilnehmendenkreis äußert, dass die Integration von **Versorgungsnetzen** sinnvoll sein könne. Seitens des Bearbeitungsteams wird betont, dass dabei wichtig sei, dass die Daten georeferenziert sind. Daten hierzu könnten grundsätzlich bereitgestellt werden.
 - Eine weitere Person fragt, ob Daten zu **Einzelhandelszentren** ergänzt werden könnten. Hierzu wird auf die Kölner Perspektiven verwiesen, in deren Zielkarten auch Einzelhandelszentren enthalten sind. Mobycon weist darauf hin, dass diese Daten bzw. Karten jedoch nicht georeferenziert seien.
 - Es wird zudem darauf hingewiesen, dass nicht nur aktuelle, sondern auch die **geplanten Netze** (z.B.: ÖPNV-Zielnetz 2035+) in das integrierte Zielnetz einfließen sollten.
 - Eine Nachfrage geht darum, ob auch **Resilienzfaktoren** wie Überschwemmungsbereiche und Hitzeinseln untersucht werden. Solche Untersuchungen und Pläne (z.B.: Hitzeaktionspläne und Überflutungsgefahrenkarten der StEB) können ebenso ins Zielnetz mit einbezogen werden. Ein Beispiel aus Köln-Mülheim liegt hierzu bereits vor.

- Die Stadtwerke Köln informieren darüber, dass **Wärmeplanungs- und Telekommunikationsnetze** bei Ihnen gemeinsam bzw. konzertiert geplant werden und bieten einen gemeinsamen Austausch darüber mit dem Bearbeitungsteam an.
- Eine weitere Nachfrage bezieht sich auf die Beeinflussung der **Kaufkraft** im Zusammenhang mit den geplanten verkehrsbezogenen Maßnahmen. Darauf wird erwidert, dass es Indikatoren gibt, die indirekt die Kaufkraft betreffen, es aber zudem über mobilitätsbezogene Aspekte hinaus viele weitere Aspekte gebe, die eine schwindende Kaufkraft erklären.
- Das Bearbeitungsteam prüft im weiteren Vorgehen die Vorschläge für die Erarbeitung des Zielnetzes und der Konfliktkarten, die sich aus dieser Diskussion ergeben haben.



Helene Loy, Mobycon und Christian Klasen, DialogWerke

Ausblick

- Der nächste Mobilitätsbeirat findet statt
 - am Dienstag 17. März 2026, 15.00 – 18.00 Uhr
im Kalk Karree (Ottmar-Pohl-Platz 1, 51103 Köln)
- Nachtrag: Das Projektteam bedankt sich bei der IHK, den Stadtwerken Köln sowie der TH Köln, die für die danach folgenden Sitzungen ihre Räumlichkeiten zur Verfügung stellen.
- Ergänzend zu diesem Protokoll wird eine Nachbefragung erfolgen. Neben einem Feedback zur Arbeit im Mobilitätsbeirat wird dort um Rückmeldung zu folgenden Fragen gebeten:
 - Welche **lokalen Entwicklungen & Diskussionen** in und um Köln sollten für die **Mobilitätsplanung** der Stufe 2 bekannt sein?
 - Welche **lokalen Aktivitäten** in und um Köln sollten für die **Beteiligung** zur Stufe 2 bekannt sein?