



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat - 10. Sitzung

18.11.2025



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



nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Köln

Begrüßung

Thorsten Siggelkow

Leiter des Amts für nachhaltige Mobilitätsentwicklung



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



 **nachhaltig
mobil
planen**

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Stadt Köln

Moderation

Christian Klasen

DialogWerke



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



 **nachhaltig
mobil
planen**

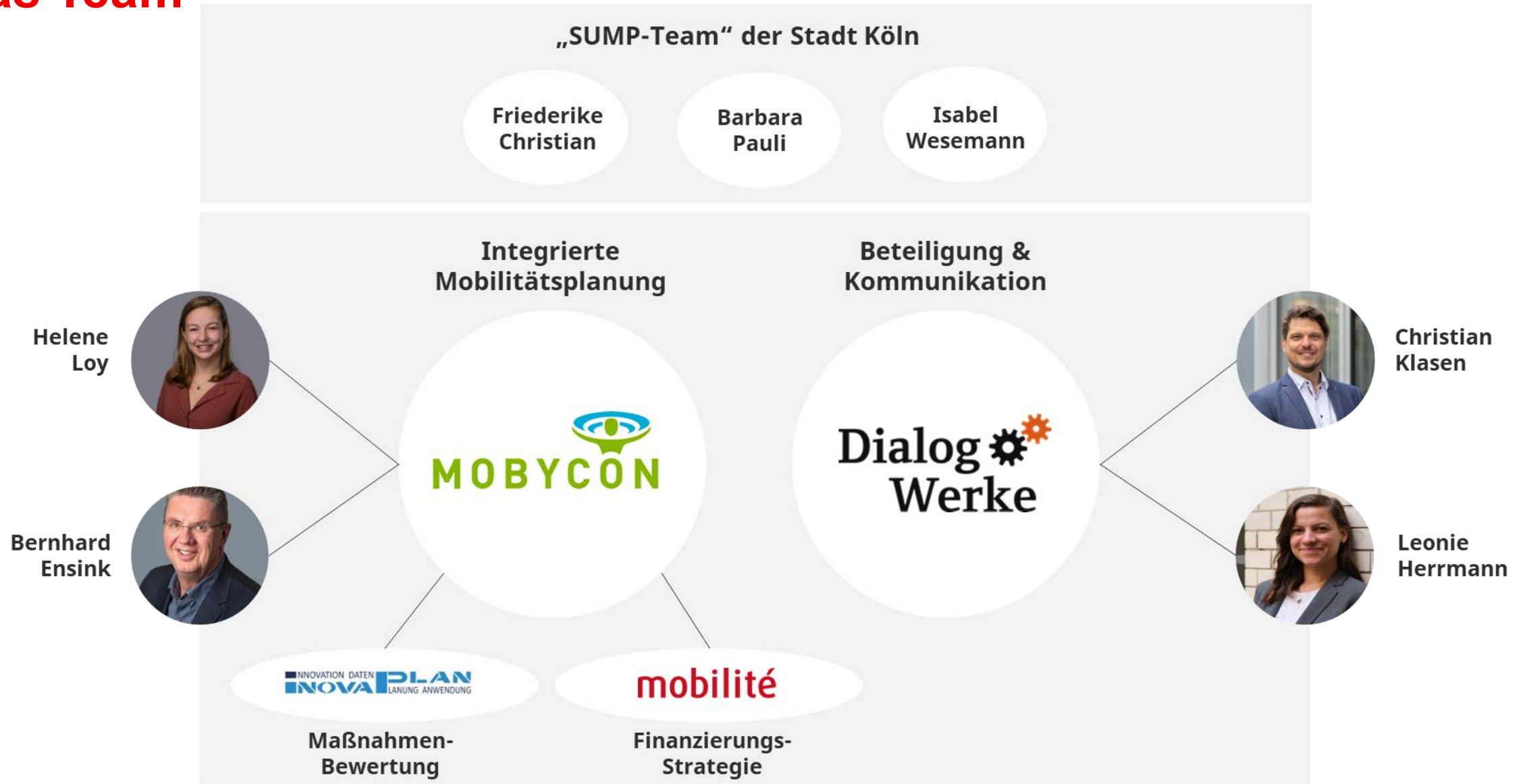
Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Das Team



Herzlich Willkommen in unserer Runde!



Prof. Dr. Isabelle Dembach
Technische Hochschule Köln



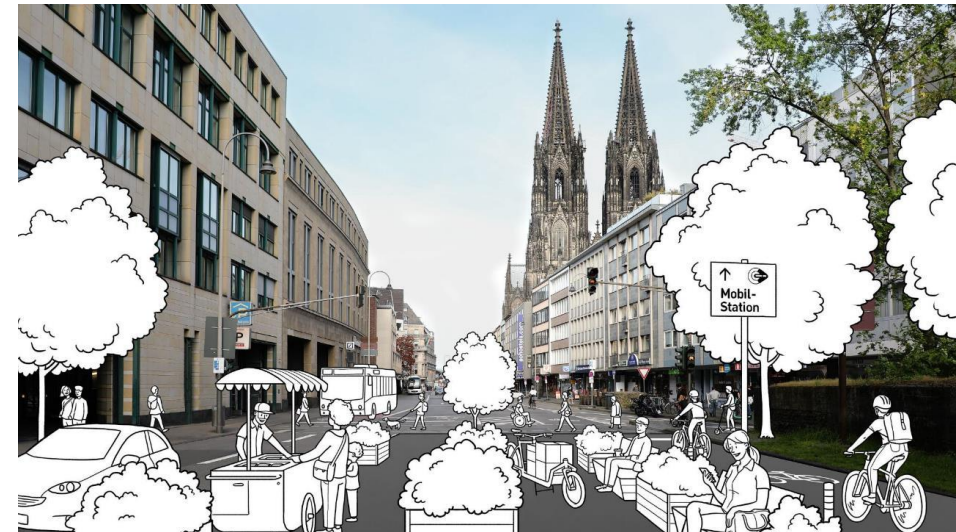
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Bergische Universität Wuppertal



Harriet Krüger
Fraktion FDP/KSG



Angela Bankert
Fraktion Die Linke



Mobilitätsbeirat

Rolle. Zusammenarbeit. Kommunikation.



Zentrales Beratungsgremium zur Erarbeitung des nachhaltigen Mobilitätsplans.

- Einbringen von Kenntnissen und Interessen.
 - Kritisches Hinterfragen von Zwischenergebnissen.
- *Beschlüsse/Entscheidungen bleiben den politischen Gremien der Stadt Köln vorbehalten.*

Arbeitsweise (Stufe 2)

- 5 Sitzungen + Arbeits- bzw. Feedback-Schleifen.
- Personelle Kontinuität (eine feste Vertretungsperson).
- Hinweise zum Verfahren an Stadt und/oder Moderation.

Multiplikatoren-Funktion

- SUMP erklären und sichtbar machen.
- Erarbeitungsprozess und Mitwirkungsmöglichkeiten aufzeigen.

Kultur & Kommunikation

- Diskussion mit gegenseitigem Respekt.
 - Diskussion im geschützten Raum („Chatham House Rule“).
- *Die Kommunikation von Zwischenergebnissen erfolgt durch die Stadt Köln.*

AGENDA

1

Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

- Christian Klasen, DialogWerke
- Alle Teilnehmenden

2

Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

3

Verknüpfung Mobilitätsplan & Logistikplan

- Lisa Brands, Stadt Köln
- Fragen & Diskussion

4

Wichtige Anknüpfungspunkte in und um Köln für den Mobilitätsplan

- Gemeinsame Diskussion

AGENDA

1

Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

- Christian Klasen, DialogWerke
- Alle Teilnehmenden

2

Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

3

Verknüpfung Mobilitätsplan & Logistikplan

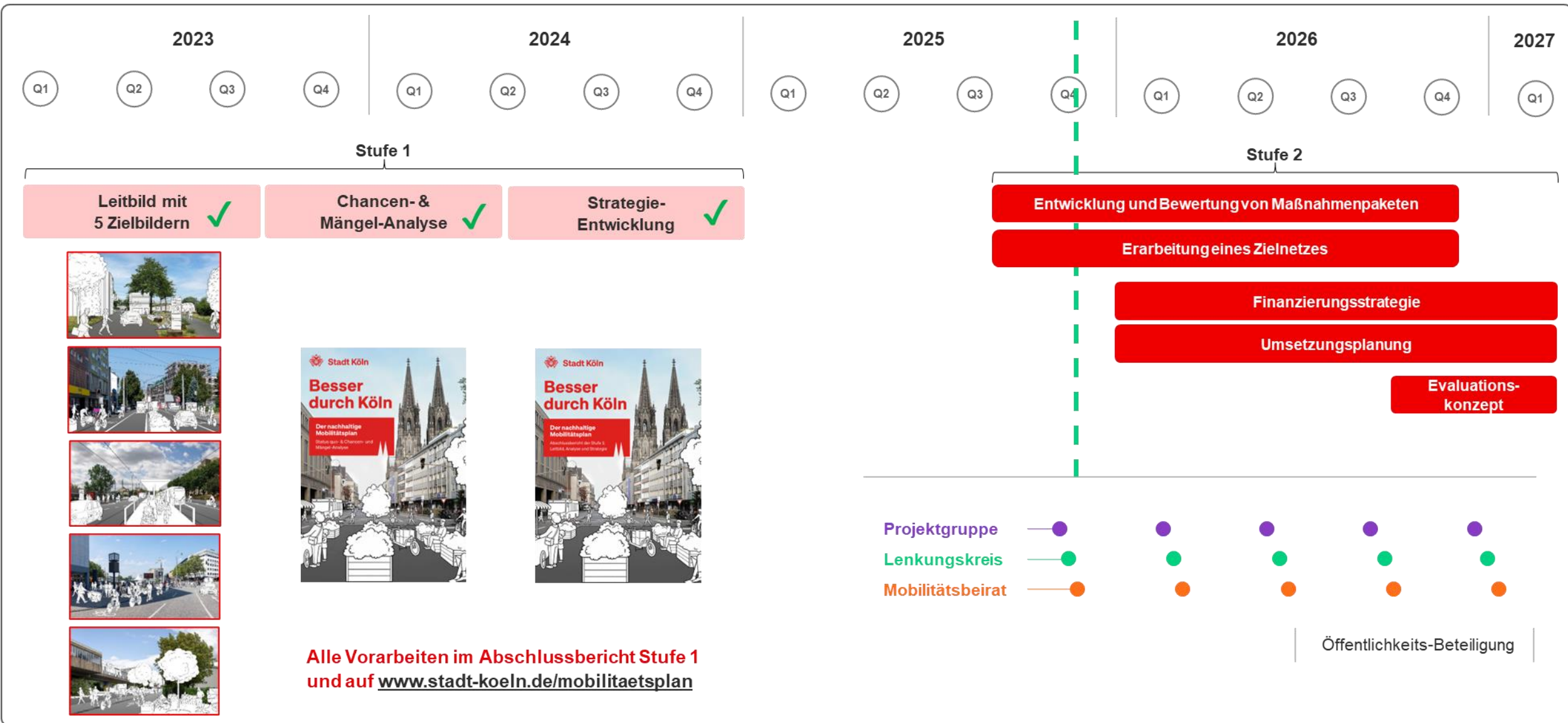
- Lisa Brands, Stadt Köln
- Fragen & Diskussion

4

Wichtige Anknüpfungspunkte in und um Köln für den Mobilitätsplan

- Gemeinsame Diskussion

Der nachhaltige Mobilitätsplan für Köln im Überblick



Die Stakeholderbeteiligung zum Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat

- ADAC
 - ADFC
 - Bundesverband Carsharing
 - FUSS e.V.
 - Go.Rheinland
 - Handwerkskammer
 - Industrie- und Handelskammer
 - Köln Business
 - Kölner Jugendring e.V.
 - Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB)
 - Plattform Shared Mobility
 - Region Köln/Bonn e.V.
 - Scientists for Future Köln/Bonn
 - Seniorenvertretung der Stadt Köln
 - Stadtwerke Köln
 - TH Köln
 - Universität Wuppertal
 - VCD
- Stimmberechtigte Fraktionen im Verkehrsausschuss

5 Sitzungen

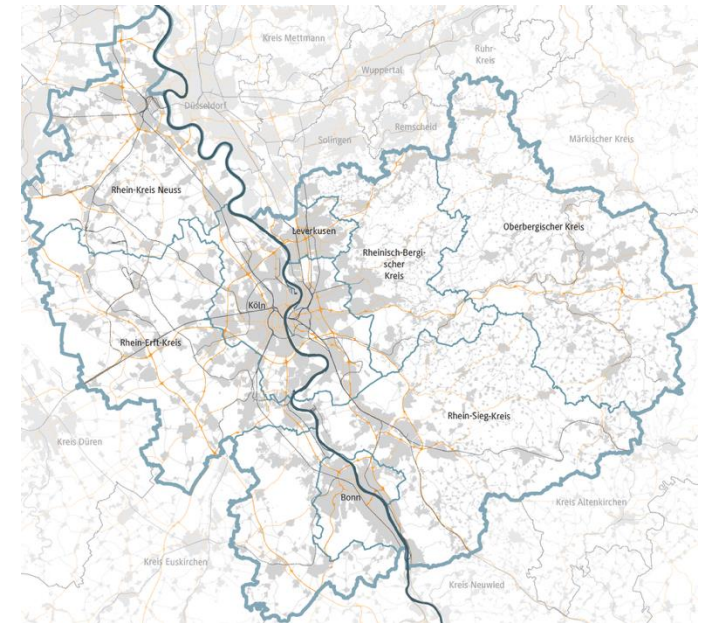
Runder Tisch Mobilität und Gesellschaft

- Agora Köln e.V.
- Arbeitgeber Köln e.V.
- Arbeiterwohlfahrt
- AK „Barrierefreies Köln“
- AK Kölner Frauenvereinigungen (AKF)
- Bezirkschüler:innenvertretung Köln
- BUND
- Bündnis Verkehrswende Köln
- Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
- Fridays for Future Köln
- IG Metall
- Integrationsrat der Stadt Köln
- Kidical Mass Köln
- Paritätischer
- RADKOMM e.V.
- Seniorenvertretung der Stadt Köln
- Studierendenparlament der Uni Köln
- ver.di

+ 20 zufällig ausgewählte Bürger*innen

2 Sitzungen

Regionalforum



2 Sitzungen

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätsplan

1

Gesamtstädtische Öffentlichkeitsbeteiligung

ca. Juni/Juli 2026

**Online-Beteiligung über
„Meinung für Köln“**

(mit dem Büro für
Öffentlichkeitsbeteiligung)

**Kinder- und
Jugendbeteiligung**

(mit der Stabsstelle Kinder-
freundliche Kommune Köln)

2

Teilräumliche Öffentlichkeitsbeteiligung

ca. Sep/Okt 2026

**Aufsuchende Beteiligung in
unterschiedlichen Stadtteilen**

**Mobilitätswerkstätten in
unterschiedlichen Stadtteilen**

3

Vorstellung Nachhaltiger Mobilitätsplan

ca. März 2027

**Kölner
Mobilitätsforum**

AGENDA

1

Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

- Christian Klasen, DialogWerke
- Alle Teilnehmenden

2

Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

3

Verknüpfung Mobilitätsplan & Logistikplan

- Lisa Brands, Stadt Köln
- Fragen & Diskussion

4

Wichtige Anknüpfungspunkte in und um Köln für den Mobilitätsplan

- Gemeinsame Diskussion

(...)

Wie ist Ihr Name und welche Institution
vertreten Sie im Mobilitätsbeirat?

**Was hat Ihnen im letzten Jahr
bezüglich der Mobilität in Köln
Mut gemacht?**

(...)

(...)

Was ist Ihnen wichtig für die
Zusammenarbeit im Mobilitätsbeirat?

(...)

AGENDA

1

Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

- Christian Klasen, DialogWerke
- Alle Teilnehmenden

2

Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

3

Verknüpfung Mobilitätsplan & Logistikplan

- Lisa Brands, Stadt Köln
- Fragen & Diskussion

4

Wichtige Anknüpfungspunkte in und um Köln für den Mobilitätsplan

- Gemeinsame Diskussion

Ausgangslage

Einstimmiger
Beschluss von
Stufe 1



- **Leitbild** mit **fünf Zielbildern**
- **Zielszenario** mit **strategischen Maßnahmen**
- **Indikatoren** und **Zielwerte** definieren die Zielerreichung

Beispielhafte Zielwerte:

Zielindikator	Status quo-Wert	Zielwert				
Luftschadstoffe (NO ₂ , PM10)	› NO ₂ : 31 µg/m ³ › PM10: 16 µg/m ³	› NO ₂ : 20 µg/m ³ › PM10: 10 µg/m ³				
Lärmbelastung (Anteil der Einwohner* innen betroffen von Lärm- belastung >55 db(A))	49,7%	34,8 % (Reduzierung um 30 %)				
Treibhausgase (CO ₂ e)	2,5 Mio. t CO ₂ -Äquivalente	0,33 Mio. t CO ₂ -Äquivalente				
Modal Split	› Umweltverbund: 75 % › MIV: 25 %	› Umweltverbund: 80 % › MIV: 20 %				
Anzahl und Nachhaltigkeit von Pkw	Raumtyp	Anzahl Pkw/ 1.000 EW	Raumtyp	Anzahl Pkw/ 1.000 EW	Anteil mit alternativen Antrieben [%]	
	Innenstadt	276	Innenstadt	< 250		
	Innere Stadt	330	Innere Stadt	< 270		> 50
	Äußere Stadt	444	Äußere Stadt	< 400		

Ausgangslage: Strategische Maßnahmen am Beispiel Äußere Stadt



Alles erreichen

- > Pkw-zentrierte Orte fußgängerfreundlicher gestalten



Schnell vorankommen

- > Ausbau von RadPendlerRouten in Richtung Innenstadt und zwischen Bezirken (tangential)
- > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- > Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten



Angebot konkurrenzfähig machen

- > Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern
- > Rheinquerungen ermöglichen
- > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- > ÖPNV-Angebot mit Umland abstimmen und besser verknüpfen



Pkw-Verkehr neuorganisieren

- > Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln
- > Tempo-30-Bereiche ausbauen
- > Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens



Pendlerverkehre verknüpfen

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen
- > Park-/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen



Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen an ÖPNV-Knoten und in Quartieren
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern



Angebote dezentralisieren

- > Nachverdichtung von Veedel mit alltäglichen Einrichtungen
- > Schaffung von Freizeitangeboten im Veedel
- > Begegnungsräume schaffen
- > Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern

Unsere Leitschnur für die zweite Stufe

5 Leitbilder



24 Zielindikatoren

Leitbild: „Besser durch Köln“				
Ich komme gut durch Stadt und Umland	Ich erledige vieles direkt im Veedel	Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben	Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin	Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima
Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege an allen Wegen	Barrierefreiheit ÖV	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Erschließungsqualität ÖPNV	Wahrgen. Aufenthaltsqualität	Kostenbelastung ÖV-Ticket	Unfallhäufungsteilen	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2e)
Verspätungen & Ausfälle ÖV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Dichte Mobilstationen			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl und Nachhaltigkeit von Plots
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgenommene Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				

1 Zielszenario

Innere Stadt. Zuhause in meinem Veedel

Alles erreichen

- > Direktverbindungen stärken
- > Hochwertige Fußwege schaffen

Angebote erweitern

- > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen

Freie Fahrt ermöglichen

- > Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz
- > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- > Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und an alltäglichen Einrichtungen schaffen

Lieferverkehre bündeln

- > Zentrale Abholstellen ermöglichen
- > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern

Zwischenräume stärken

- > Tangentialverbindungen erweitern
- > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- > Rheinquerungen erweitern

Nachbarschaft stärken

- > Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen
- > Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen

Pkw-Verkehr neuorganisieren

- > Konzentration des MIV auf Kfz-Grundnetz
- > Veedel verkehrsberuhigen außerhalb Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen
- > Reduktion des ruhenden Verkehrs auf Straßen
- > Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens

Ca. 70 strategische Maßnahmen

Jetzt befinden wir uns auf einer anderen Flughöhe

Strategische Maßnahmen

Stufe 1



Konkrete Maßnahmen

Stufe 2



Umsetzungsplanung durch Fachämter



Jetzt befinden wir uns auf einer anderen Flughöhe

Schaffung neuer Rheinquerungsmaßnahmen

Stufe 1



Neubau Rad- und Gehwegbrücke Ubierring

Stufe 2



Umsetzungsplanung durch Fachämter



Das Maßnahmenpaket des nachhaltigen Mobilitätsplans in der Übersicht

„Neue Maßnahmen“

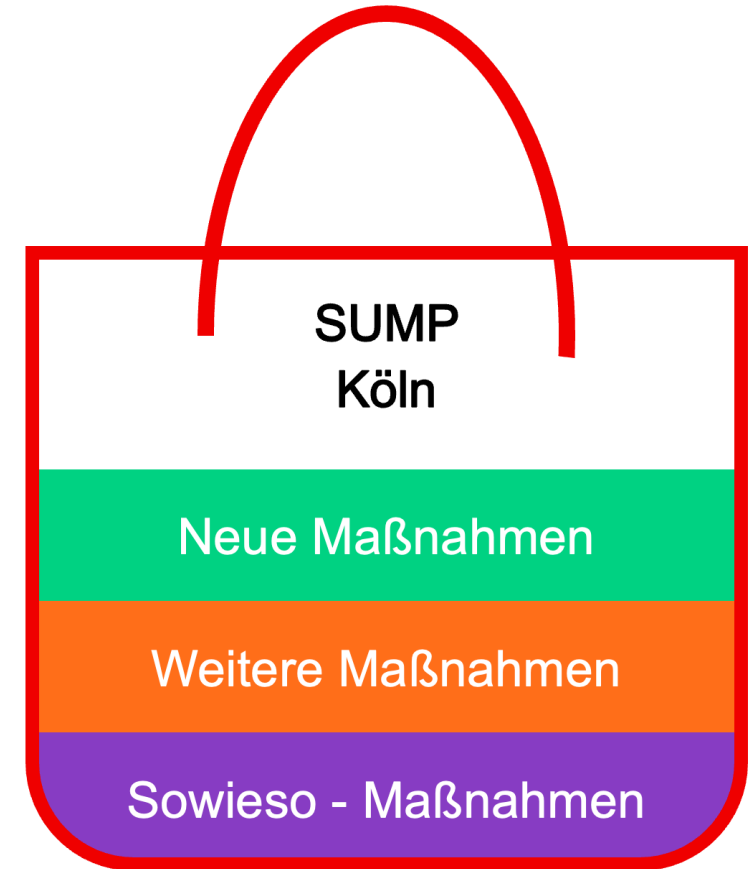
- die erst in Stufe 2 entwickelt werden, falls die Sowieso-Maßnahmen und die weiteren Maßnahmen zusammen nicht ausreichen, um die Zielbilder und Zielwerte aus Stufe I zu erreichen.

„Weitere Maßnahmen“

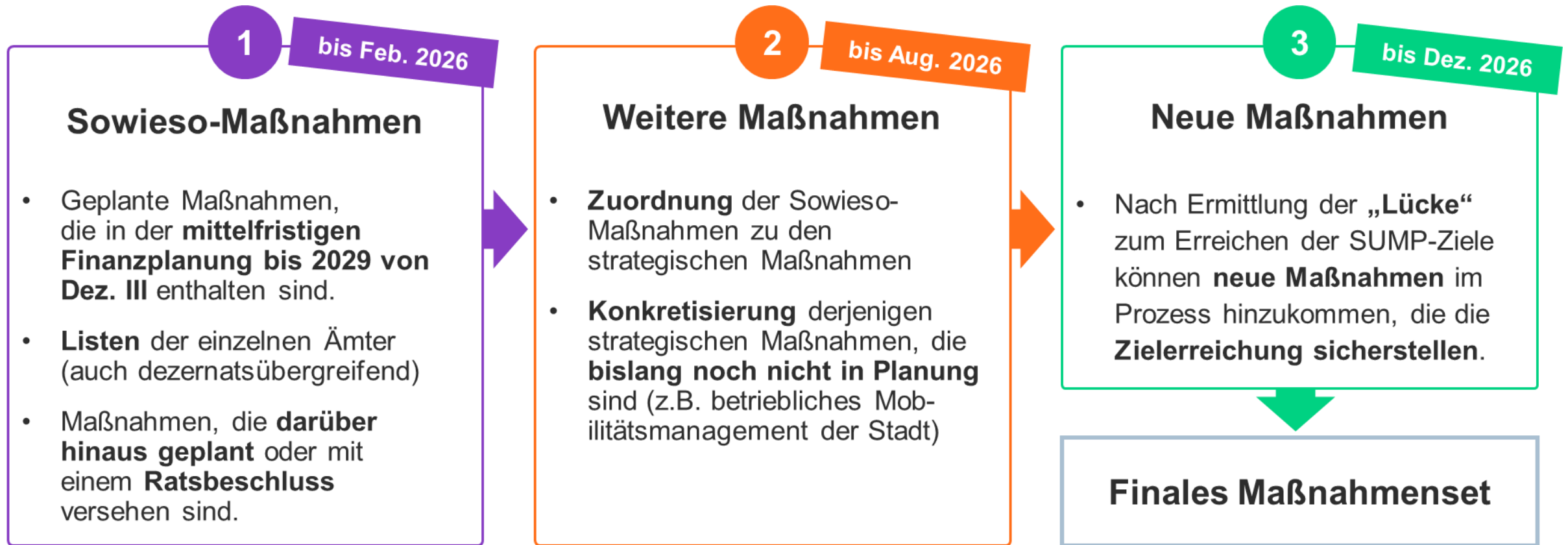
- die sich aus den strategischen Maßnahmen aus Stufe 1 ableiten lassen, welche die Stadt Köln aber bislang nicht oder nur in geringem Maße plant und umsetzt.

„Sowieso-Maßnahmen“

- die *sowieso* (auch ohne den nachhaltigen Mobilitätsplan) auf der Agenda der Stadt Köln stehen (politisch beschlossen und ggf. bereits im Haushalt enthalten)



Maßnahmenplanung



Nach jeder „Runde“ erfolgt eine **Bewertung entlang folgender Aspekte:**

- **Wirksamkeit** (Qualitative Abschätzung Zielerreichung und quantitative Berechnung von Schlüsselindikatoren)
- **Durchführbarkeit** (Finanzierungsbedarf, interner Verwaltungsaufwand/Ressourcen und zeitlicher Horizont)

Ziel: Entwicklung eines Maßnahmen-Plans bis 2035

BEISPIEL:
Umsetzungsplanung SUMP Konstanz

MB05 Parken											
Ausweitung Parkraumbewirtschaftung											
Haushalt	Handlungsschritte	Ausgaben ²⁾				Einnahmen ²⁾			Ausgaben - Einnahmen ²⁾	Bemerkung/Hinweis	
Jahr	Kurzbeschreibung	Investitionskosten	Betriebskosten (ohne Personalkosten)	Personalkosten	Gesamt	Kurzbeschreibung Förderprogramm	<div>Förderung Investitionen</div> <div>Anteil Förderung¹⁾</div>	<div>Fördersumme</div>		Gesamt	Kurzbeschreibung
2025	Erhöhung Kurzparkgebühren auf 3€/ h, Bewohnerparken Petershausen, Bewirtschaftung Stromeyersdorf	620.000 €	249.000 €	138.000 €	1.007.000 €		0%	- €	1.980.000 €	- 973.000 €	<u>Zusätzliche Ausgaben ggü. Vorjahr:</u> - Kosten Tarifumstellung Kurzparkgebühren 20.000€ - Kosten Zone Petershausen 50.000 € für Beschilderung/ Markierung und 60 PSA mit 9.500 €/ PSA
2026	Bewirtschaftung Petershausen nördlich Bahntrasse, Erhöhung Bewohnerparkgebühren auf 200 €/ Jahr	430.000 €	382.000 €	276.000 €	1.088.000 €		0%	- €	2.890.000 €	- 1.802.000 €	<u>Zusätzliche Ausgaben ggü. Vorjahr:</u> - Kosten Zone Petershausen nördl. Bahn 50.000 € für Beschilderung/ Markierung und 40 PSA mit 9.500 €/ PSA - Betrieb 3.820 €/PSA/ Jahr (200 € Wartung/ Pflege 1.800 € Karten-
2027	Erhöhung Kurzparkgebühren auf 4€/ h Bewirtschaftung weiterer Stadtteil A (Reduzierung Stpl. -Angebot um 5% auf 95%)	409.000 €	528.000 €	294.000 €	1.231.000 €		0%	- €	4.978.000 €	- 3.747.000 €	Für alle folgenden Angaben ist ein Abschlag durch die Reduzierung des Stpl. Angebots noch zu berücksichtigen (in den Tabellenwerten bereits berücksichtigt)

- > Zuordnung von Haushaltsjahren, Zuständigkeiten, Zeiträumen und Finanzierungsbedarfen (inkl. möglicher Förderungen)
- > Nutzung von Synergien zwischen laufenden und geplanten Projekten
- > Priorisierung von Maßnahmen auf Grundlage von Wirksamkeit und Durchführbarkeit

Bewertung nach Wirksamkeit

Arbeitsstand/
Diskussionsgrundlage

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Wirksamkeit
Maßnahmenpaket 1							
	Maßnahme 1	0	1	3	0	2	1,2
	Maßnahme 2	1	3	3	0	2	1,8
	Maßnahme 3	2	2	2	1	1	1,6

Kategorisierung:

0 – Kein Einfluss: Maßnahme hat keinen logischen oder inhaltlichen Bezug zum Zielbild. Keine direkte oder indirekte Wirkung erkennbar.

1 - Geringer/indirekter Einfluss: Maßnahme berührt das Zielbild am Rand oder unterstützt es mittelbar (z. B. durch Rahmenbedingungen, Nebeneffekte, einzelne Zielgruppen). Wirkung ist nicht zentraler Bestandteil der Maßnahme.

2 – Deutlicher / direkter Einfluss: Maßnahme trägt klar und sichtbar zum Zielbild bei. Wirkung ist Teil der Zielsetzung oder Funktionsweise der Maßnahme.

3 – Starker / systemischer Einfluss: Maßnahme ist zentraler Hebel oder Schlüsselfaktor für die Erreichung des Zielbilds. Ohne sie wäre das Zielbild nicht oder nur schwer erreichbar.

Bewertung nach Durchführbarkeit

Arbeitsstand/
Diskussionsgrundlage

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Finanzierungs- bedarf Stadt	Finanzierungs- bedarf Stadt	Verwaltungs- aufwand	Verwaltungs- aufwand	Zeitlicher Horizont	Zeitlicher Horizont	Durchführbar- keit
Maßnahmenpaket 1								
	Maßnahme 1	xx,xx €	2	x Personen	2	x Jahre	2	2
	Maßnahme 2							
	Maßnahme 3							

Finanzierungsbedarf Stadt

0 – > 5 Mio. €

1 – 1–5 Mio. €

2 – 250.000–1 Mio. €

3 – < 250.000 €

Verwaltungsaufwand

0 – > 3 VZÄ

1 – 1-3 VZÄ

2 – 0,2 -1 VZÄ

3 – < 0.2 VZÄ

Zeitlicher Horizont

0 – > 10 Jahre

1 – 6 –10 Jahre

2 – 3-5 Jahre

3 – < 2 Jahr

Status November 2025: Zusammenstellung der „Sowieso-Maßnahmen“

Bereits geplante Maßnahmen,
die (wo möglich) einer
strategischen Maßnahme aus
Stufe I zugeordnet werden.



Detailinformationen von den Ämtern zu den Sowieso-
Maßnahmen, für spätere Bewertung und
Umsetzungsplanung relevant.



Kosten als Grundlage für
die Finanzierungsstrategie
als Gesamtkosten aller
Sowieso-Maßnahmen



SUMP-Maßnahmen					
Strategische Maßnahme	Sowieso-Maßnahmen	Beschluss	Umsetzungsp	Benötigte St	Gesamtkosten
Neue Rheinquerung schaffen	Rad- und Fußbrücke Ubierring	Planungsbeschluss Nr. 2436/2024	LPH 1/2	3	x Euro
	Rad- und Fußbrücke Bastei	Planungsbeschluss Nr. 2435/20264	LPH 1/2	3	y Euro
...
	Auf dem Damm/Hinter Hoven				z Euro

Ausblick: Betrachtung der Finanzierung anhand von drei Pfaden



Bestandsaufnahme Finanzierung und Haushaltsmittel

- Strukturierte Aufbereitung der bestehenden Finanzierungs- und Förderungsströme mittels Säulenlogik sowie der verfügbaren Mittel

Bewertung von Finanzierungsquellen und -instrumenten

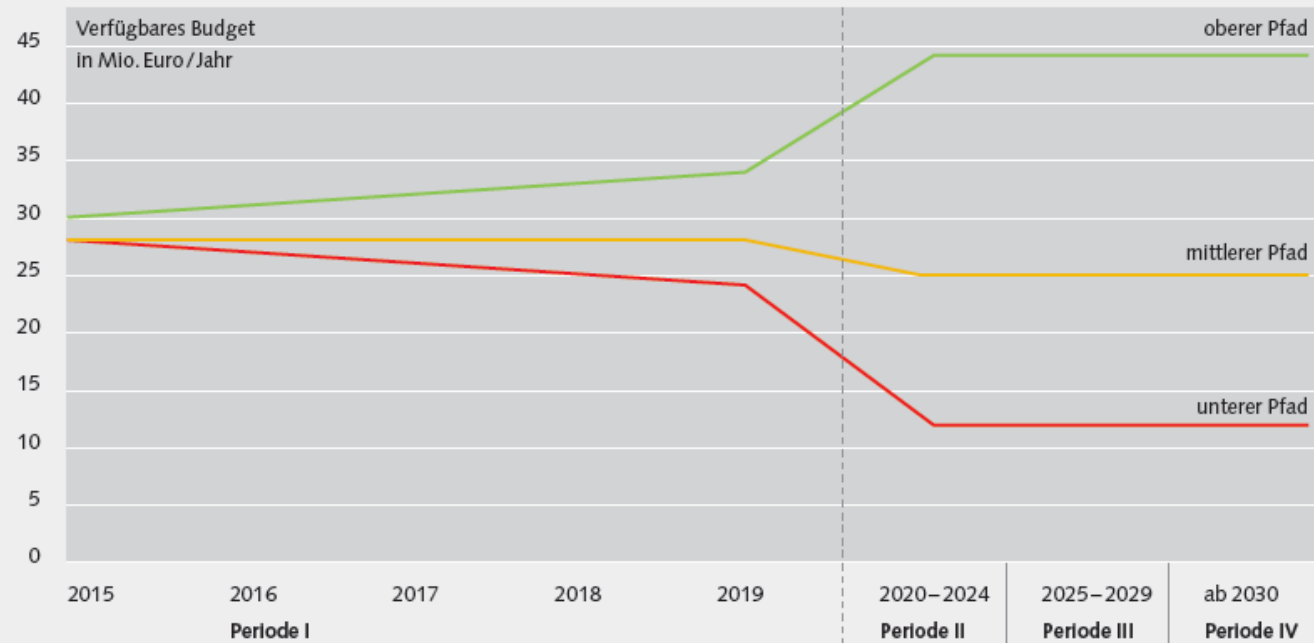
- Einordnung relevanter Finanzierungsquellen und -instrumente nach Ergiebigkeit, Realisierbarkeit und verkehrlicher Lenkungswirkung

Erarbeitung von Finanzierungspfaden

- Entwicklung 3 Finanzierungspfade
 - Basispfad => keine strukturellen Änderungen
 - Erweiterungspfad => Ausweitung bestehender Instrumente
 - Transformationspfad => Einbeziehung zukünftiger Instrumente
- Zuordnung der Maßnahmen zu diesen Pfaden

Beispiel: Finanzierungspfade Stadt Bremen

Entwicklung der Finanzierungspfade in den zeitlichen Perioden

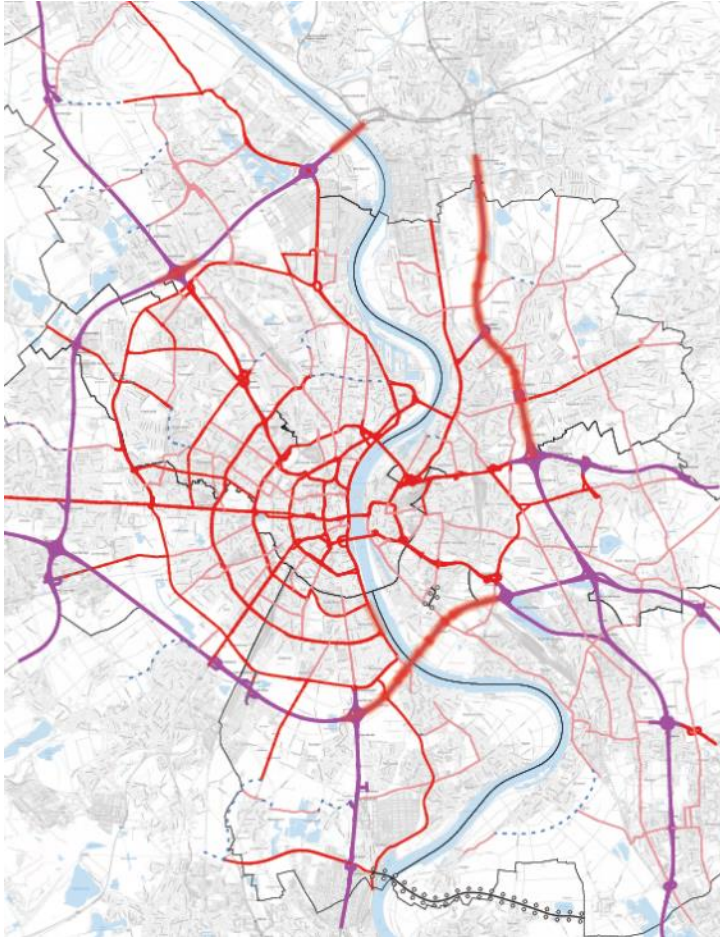


Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
			Oberer Pfad	Mittlerer Pfad	Unterer Pfad
BS.1*	A281 Ringschluss		I – II	I – II	I – II
BS.1a	Neubau der B212n	Nach Fertigstellung der B212n und A281 wird die Stromer Landstraße aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen.	I – II	I – II	I – II
BS.2	Seitenstreifenfreigabe A27		II	II	II
BS.3	Ausbau VBA A27/A1	Maßnahme ist zzt. in Umsetzung, wird bis 2015 fertig sein	I	I	I
BS.5	Rückbau Neuenlander Straße sowie Anpassungen der LSA	Umgestaltung im angebauten Bereich	II	III	III

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, S. 127 & 133
https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/VEP_Bremen_2025_Leseversion.zip

Ausblick: Integriertes Zielnetz als neue Planungsgrundlage

Heutige Basis: GVK-Netz*



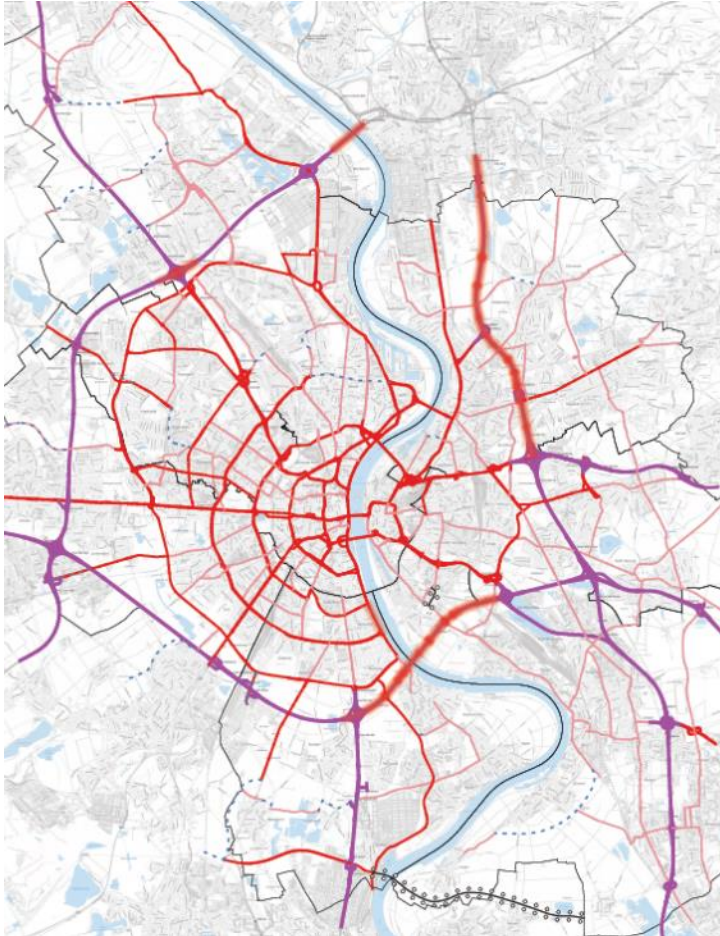
* Gesamtverkehrskonzept

Warum brauchen wir ein neues Zielnetz?

- Harmonisierung mit überregionalen Planungen (SPNV, Regionalplanung, TEN-V-Netz etc.)
- Definition von Freihaltetrassen im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungsplanung
- Umstufungskonzepte für Bundes- und Landesstraßen
- Bewertung von Verkehrsnetzen/ -trassen im Zuge von B-Planverfahren
- Bewertung der strategischen Bedeutung von Achsen für die einzelnen Verkehrsmittel im Zusammenhang mit möglichen Konfliktpunkten

Integriertes Zielnetz als neue Planungsgrundlage

Heutige Basis: GVK-Netz*



* Gesamtverkehrskonzept

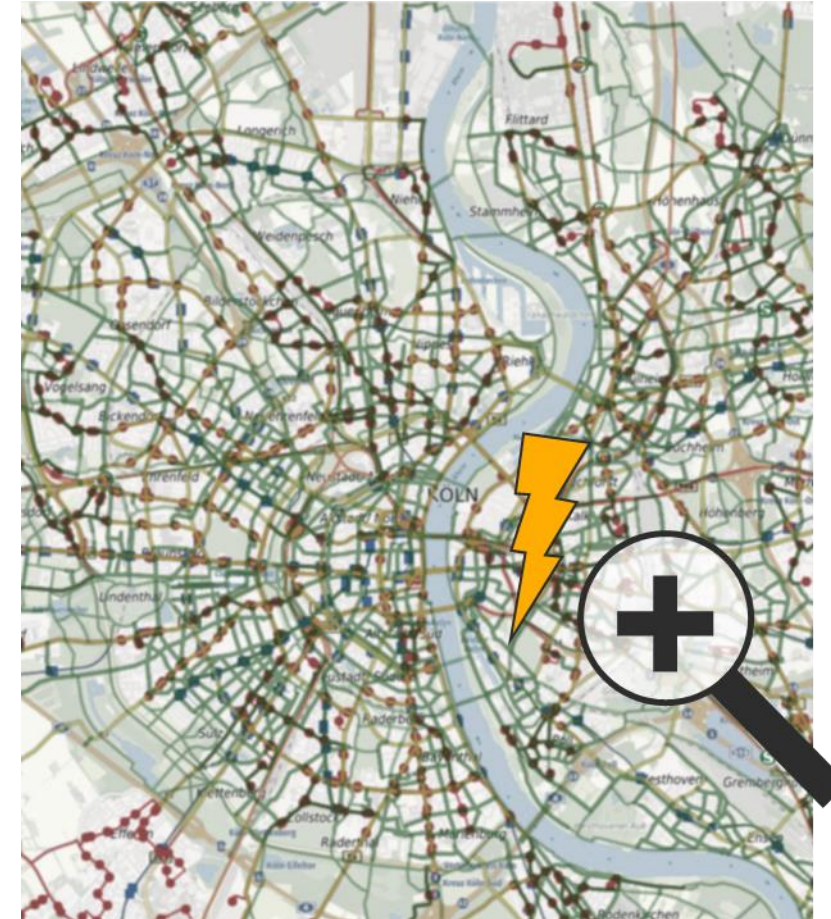
Überlagerung aktueller Netze

- MIV-Grundnetz
- MRV-Netz
- T30-Zonen-Netz
- Radverkehrsnetze
- ÖPNV-Netze
- LKW-Führungsnetz
- ...

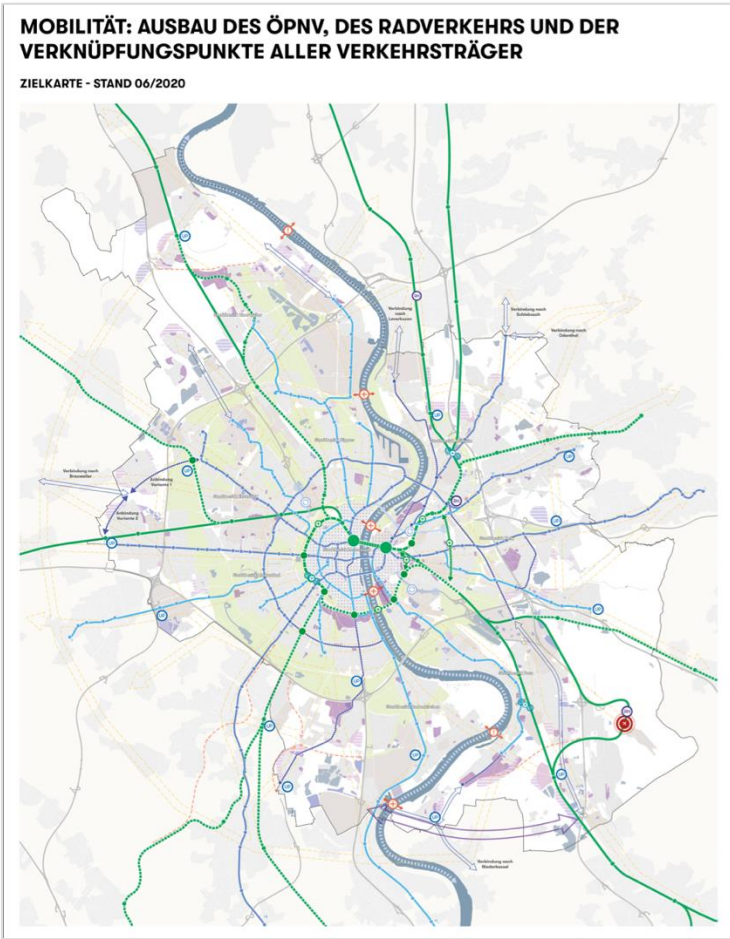


Darstellung relevanter Einrichtungen (z.B. Bildungseinrichtungen, Arbeitgeberstandorte...) und der **Sowieso-Maßnahmen**

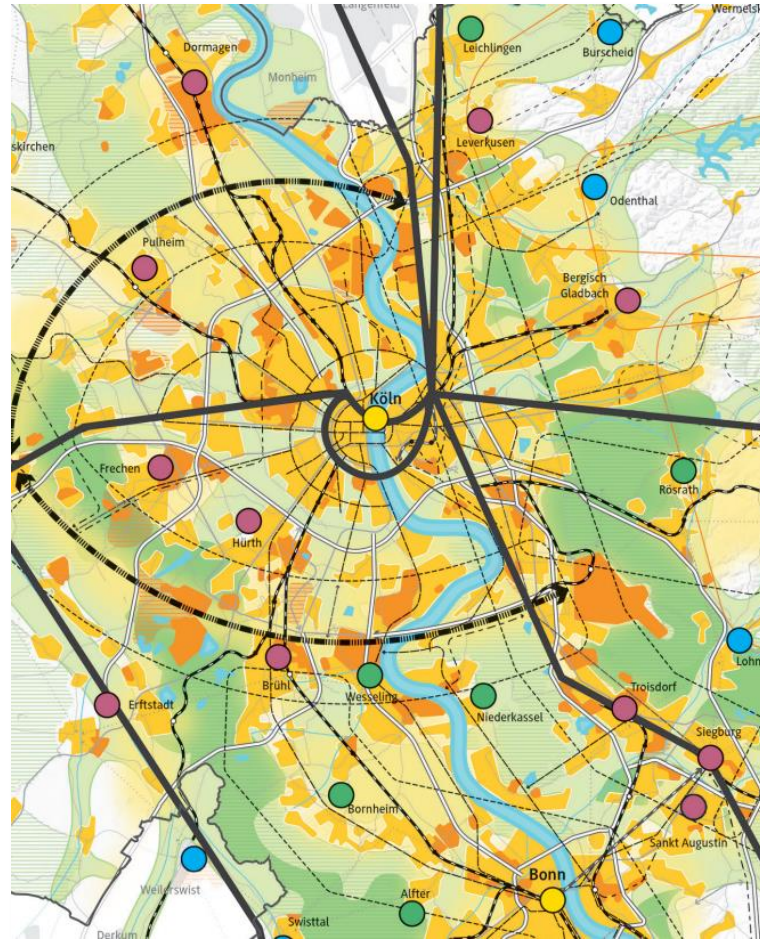
Neues integriertes Zielnetz und Erstellung von Konfliktkarten



Zielnetz: ebenso Betrachtung zukünftiger Planungen



Kölner Perspektiven



Agglomerationskonzept

Integration weiterer Planungsideen

z.B.:

- Wasserbus/Rheinpendel
- Agglomerationskonzept
- Kölner Perspektiven (z.B. langfristige Transformationsräume)
- Kommunale Wärmeplanung
- ...

AGENDA

1

Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

- Christian Klasen, DialogWerke
- Alle Teilnehmenden

2

Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

3

Verknüpfung Mobilitätsplan & Logistikplan

- Lisa Brands, Stadt Köln
- Fragen & Diskussion

4

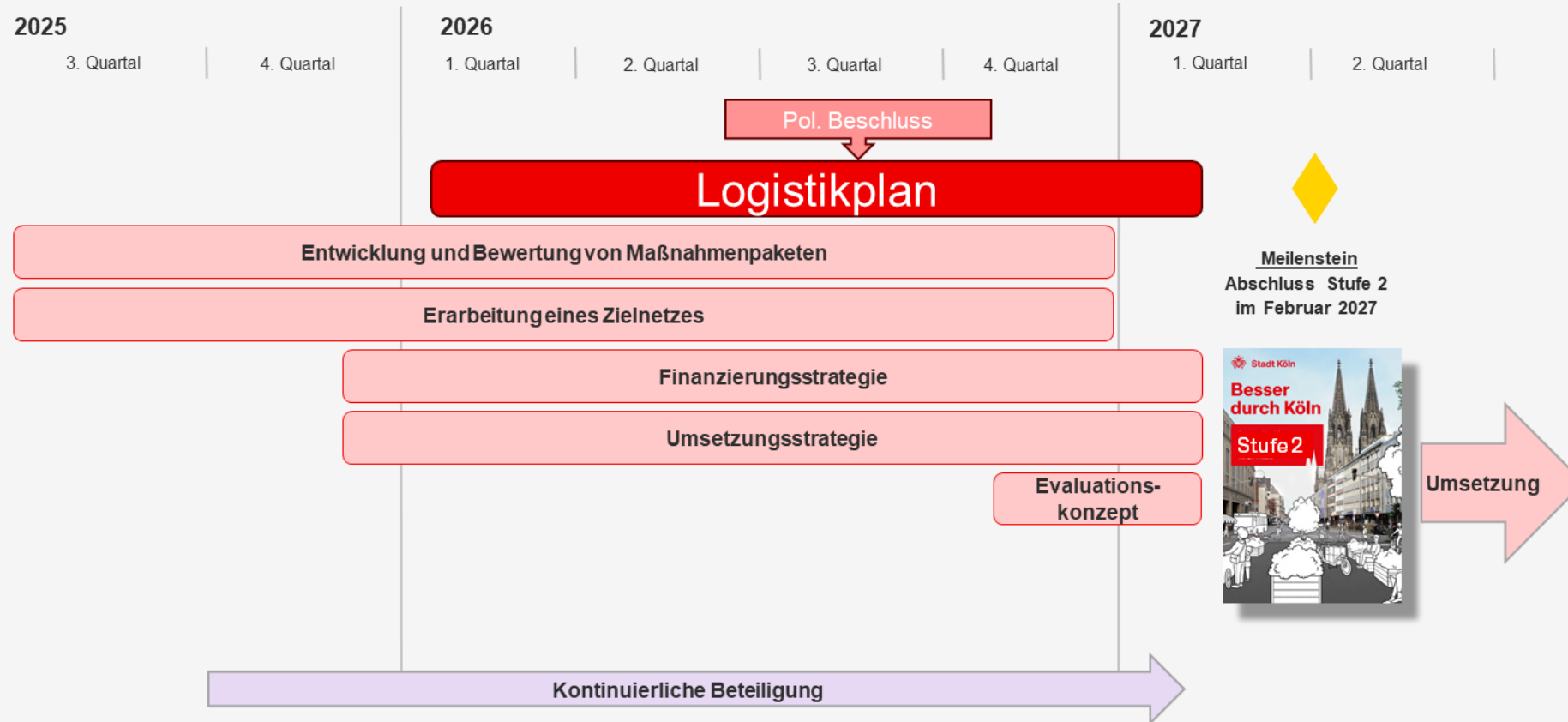
Wichtige Anknüpfungspunkte in und um Köln für den Mobilitätsplan

- Gemeinsame Diskussion

Politischer Rahmen & Legitimität

- Ratsbeschlüsse: Stadtentwicklungskonzept Logistik 2015 + Mobilitätsplan „Besser durch Köln“ (Stufe 1 abgeschlossen; Stufe 2 in Bearbeitung) - Erstellung des SUMP als EU-Vorgabe
- Logistikplan als integrativer Baustein des Mobilitätsplans
- Planungshorizont 2035 in Verbindung mit Kernkonzepten wie der Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ als politisch abgestimmter Überbau
- Zeitschiene: parallel zur Entwicklung des Mobilitätsplans; Beginn nach Rückmeldung Förderung und Vergabe; Erarbeitung bis Ende 2026/Anfang 2027

Zeitachse Mobilitätsplan – Einordnung Logistikplan



Ausgangslage & Herausforderungen

- Stadtstrategie, Mobilitätswandel und Klimaneutralität.
- Wachsende Anforderungen für Wirtschafts- und Lieferverkehre, aber auch den Handel durch politische Strategien, Klimaziele u.a.
- Konflikte: knapper Raum, Lieferdruck, schwierige Zeit- und Routenplanung, Unsicherheit bei Flächenplanungen.
- Unterschied zum Personenverkehr: spezifische Anforderungen.
- Versorgungssicherheit bleibt unverzichtbar: Versorgung sichern, Stadt entlasten und Zukunft gestalten.
- Bedeutung der Logistik als Rückgrat der Wirtschaft: Schaffung von Arbeitsplätzen und wichtiger Wirtschaftszweig mit hoher Wertschöpfung für Unternehmen.

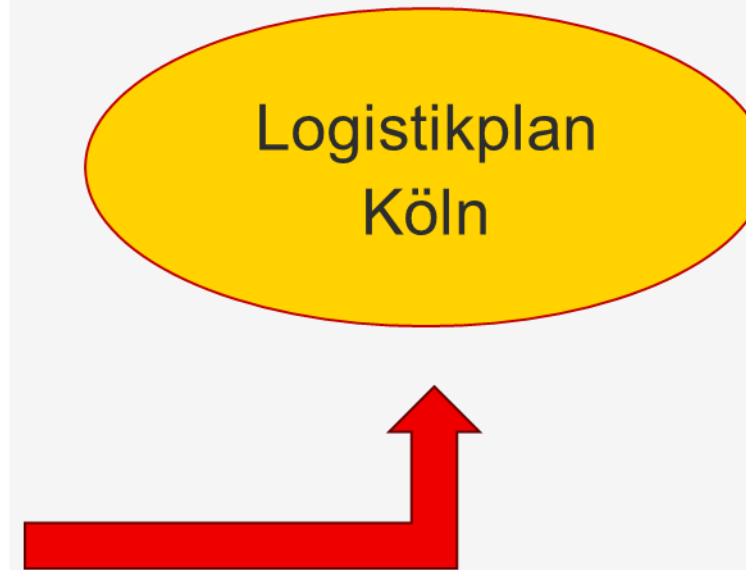
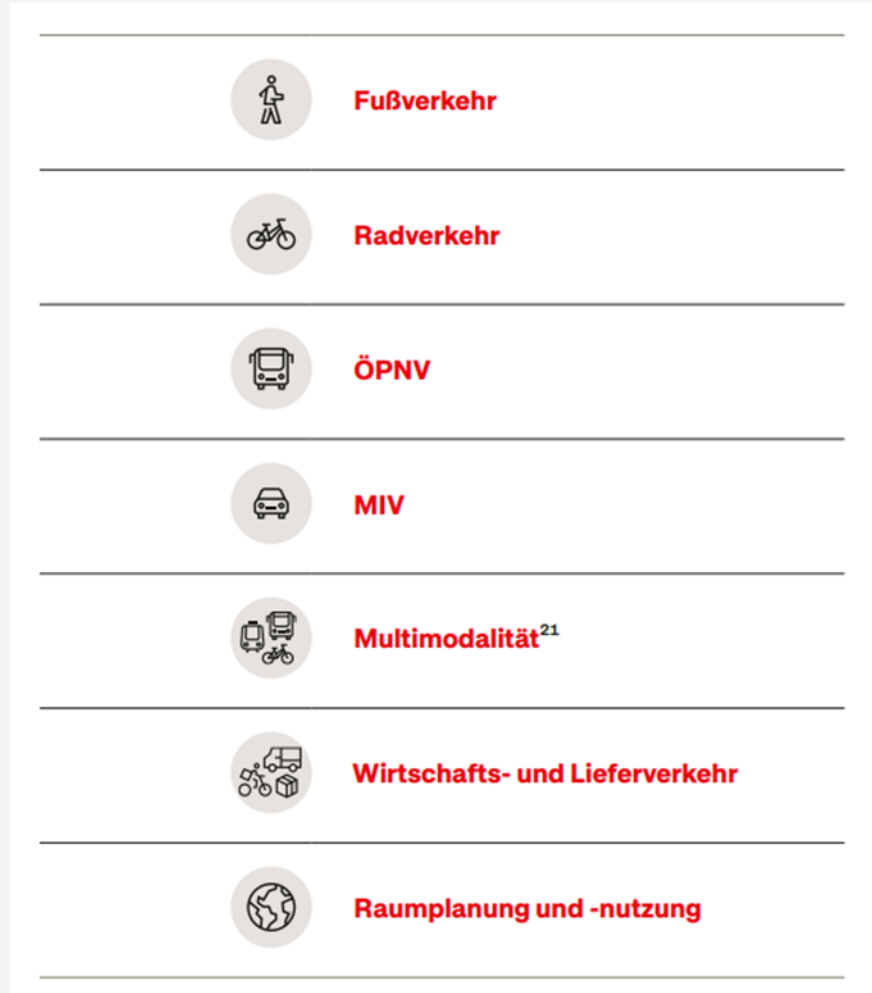
Ziele des Logistikplans

- Interessen der Logistikakteure anerkennen und integrieren
- Balance zwischen Vision und Machbarkeit
- Fokus auf Praktikabilität und Umsetzung
- Akzeptanz erhöhen durch Quick-wins
- Messbare Indikatoren schaffen Transparenz und Steuerung
- Strategie- und Umsetzungstool für Verwaltung, Wirtschaft & Politik

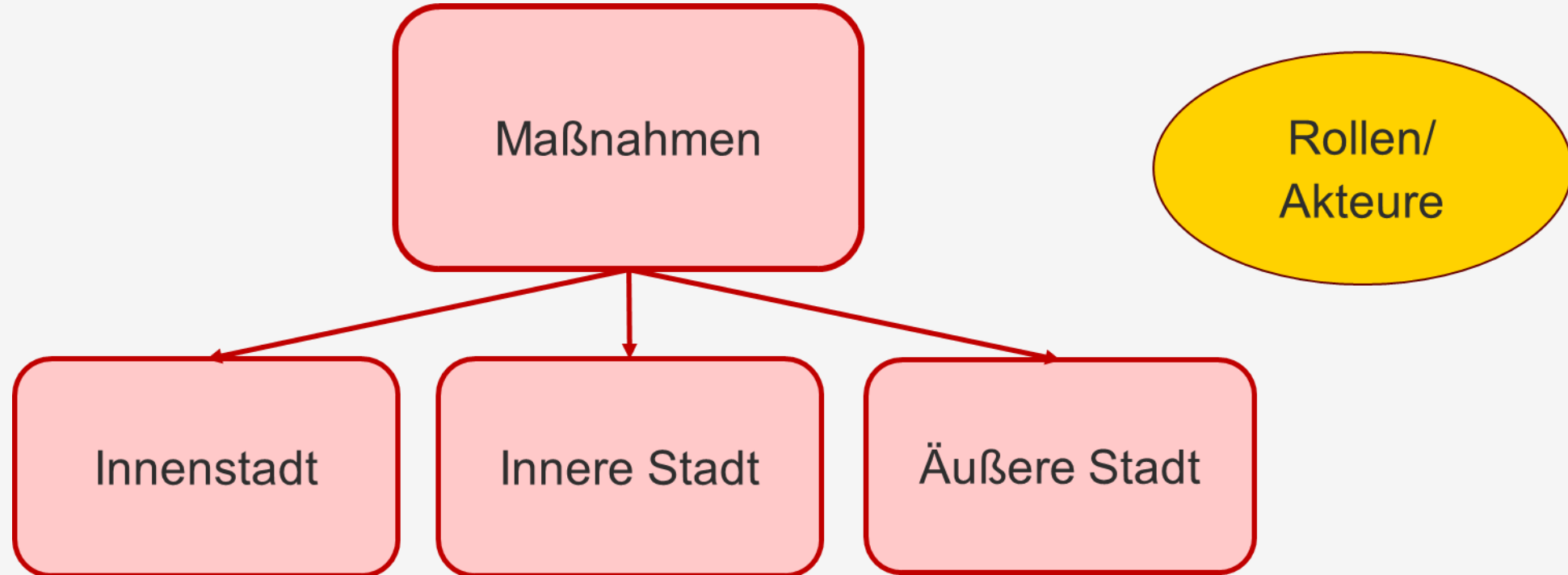
Der Einstieg: Leitbild und Zielbilder in logistischen Kontext setzen



Die Handlungsfelder des Mobilitätsplans



Maßnahmen – Leuchtturmprojekte



Vorgehen & Beteiligung

- Arbeitspakete: Analyse → Zielbilder → Maßnahmen → Umsetzung & Evaluation.
- Beteiligung: IHK, HWK und Stakeholder im Logistikbeirat, Fachämter, Politik.
- Formate: Workshops, Beirat, öffentliche Kommunikation.
- Leitgedanke: Mit der Wirtschaft, nicht über die Wirtschaft.

Nutzen & Ausblick

- Effiziente, sichere und klimafreundliche Wirtschafts- und Lieferverkehre.
- Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit & Standortattraktivität Kölns.
- Gemeinsames verkehrspolitisches Handlungsprogramm bis 2035.

AGENDA

1

Gemeinsamer Einstieg in die Stufe 2

- Christian Klasen, DialogWerke
- Alle Teilnehmenden

2

Übersicht über die Mobilitätsplanung der Stufe 2

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

3

Verknüpfung Mobilitätsplan & Logistikplan

- Lisa Brands, Stadt Köln
- Fragen & Diskussion

4

Wichtige Anknüpfungspunkte in und um Köln für den Mobilitätsplan

- Gemeinsame Diskussion

(...)

(...)

Welche lokalen Entwicklungen & Diskussionen in und um Köln sollten für die Stufe 2 bekannt sein?

Welche lokalen Aktivitäten in und um Köln sollten für die Beteiligung zur Stufe 2 bekannt sein?

(...)

(...)

(...)

Ausblick und Kontakte

11. Sitzung Mobilitätsbeirat

Dienstag, 17. März 2026

15.00 – 18.00 Uhr

Kalk Karree

Ottmar-Pohl-Platz 1

51103 Köln

Sie haben geeignete Räumlichkeiten und möchten Gastgeber*in für den Mobilitätsbeirat werden? → Sprechen Sie uns an!

Kontakte

SUMP-Team Stadt Köln

mobilitaetsplan@stadt-koeln.de

Mobilitätsplanung (Helene Loy)

h.loy@mobycon.com

Moderation (Christian Klasen)

christian.klasen@dialogwerke.de

Feedback zu dieser Sitzung und Wünsche für kommende Sitzungen





Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat - 10. Sitzung

18.11.2025



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



nachhaltig
mobil
planen

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages