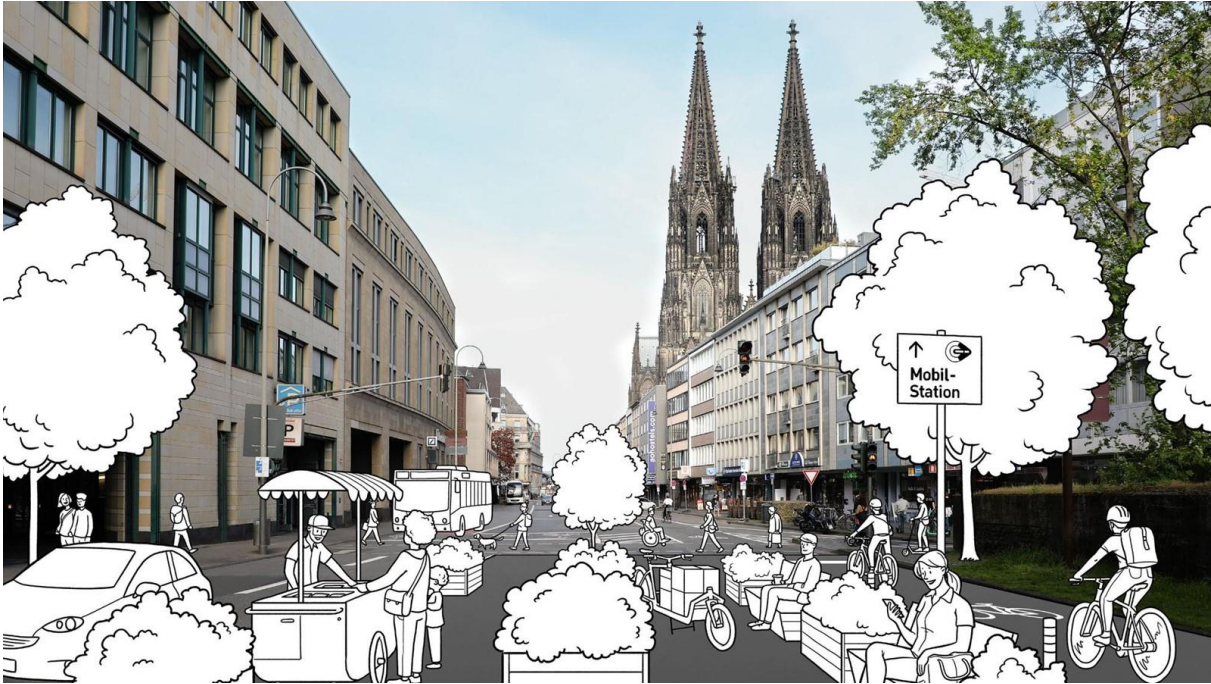




Stadt Köln



# Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan Mobilitätsbeirat

Dokumentation der 11. Sitzung vom 17. März 2026

Kalk-Karree (Ottmar-Pohl-Platz 1, 51103 Köln), 15.00 bis 18.00 Uhr

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



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr

nachhaltig  
mobil  
planen

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Inhalt

Begrüßung & Einführung in die Veranstaltung .....	3
Begrüßung durch die Verwaltung (Thorsten Siggelkow und Ascan Egerer) .....	3
Einführung durch die Moderation (Christian Klasen).....	3
TOP I: Methodik der Maßnahmenbewertung (Helene Loy) .....	4
Bestandsaufnahme geplante Maßnahmen (Folien 15-22).....	4
Maßnahmenbewertung nach Wirksamkeit (Folien 23-42) .....	4
TOP II: Modellierung der Maßnahmen (Sascha Klein) .....	8
Zusammenfassung und Ausblick .....	11



## Begrüßung & Einführung in die Veranstaltung

### Begrüßung durch die Verwaltung (Thorsten Siggelkow und Ascan Egerer)

- › **Thorsten Siggelkow** (Leitung des Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung) begrüßt die Teilnehmenden zur 11. Sitzung des Mobilitätsbeirats. Die heutige Sitzung dreht sich um die Methodik zur Maßnahmenbewertung. In Kürze wird auch die Arbeit am Logistikplan starten; die Verwaltung steht kurz vor der Vergabe. Das Logistikplan wird ab Mitte / Ende April über ein Jahr hinweg (parallel zum SUMP) erarbeitet.
- › **Ascan Egerer** (Beigeordneter für Mobilität) begrüßt ebenfalls die Runde. Er freut sich darüber, sowohl bekannte als auch eine Reihe neuer Gesichter im Beirat zu begrüßen.

### Einführung durch die Moderation (Christian Klasen)

- › Der Erarbeitungsprozess der Stufe 2 wurde folgendermaßen konkretisiert:
  - Die fachliche Erarbeitung des Mobilitätsplans erfolgt vsl. bis Sommer 2027.
  - Der Schwerpunkt der derzeitigen Bearbeitung liegt auf der **Maßnahmenentwicklung und -bewertung**. Die Sammlung der „geplanten Maßnahmen“ der Verwaltung (früher: „Sowieso-Maßnahmen“) ist nahezu abgeschlossen. Im nächsten Schritt werden „weitere Maßnahmen“ zusammengestellt (geplant bis Ende 2026) und um „neue Maßnahmen“ (geplant ab Herbst 2026) ergänzt. → Zur Differenzierung der Maßnahmen-Typen vgl. Unterlagen der 10. Sitzung vom 18.11.2025.
  - Mit Beginn des Jahres 2026 haben auch die Arbeiten an der **Finanzierungsstrategie** sowie am **Zielnetz** begonnen. Beide Arbeitsphasen verlaufen parallel und in enger Abstimmung zur Maßnahmenentwicklung. Informationen hierzu folgen in den kommenden Sitzungen.
  - Mit der **Umsetzungsstrategie** für die Maßnahmen wird vsl. ab Herbst 2026 begonnen.
  - Ein darauf aufbauendes **Evaluationskonzept** zum Projektende erstellt.
- › In der 11. Sitzung gibt es **fünf Neuzugänge** im Mobilitätsbeirat. Die Neuzugänge werden gebeten, ihre Bedarfe zum inhaltlichen Onboarding beim Projektteam zurückzumelden.
- › Zu allen Arbeitspaketen wird der **Mobilitätsbeirat** eng eingebunden. Vier weitere Sitzungen sind geplant; davon sind zwei Sitzungen bereits terminiert:
  - 12. Sitzung: 13. Juli 2026 (15.00 – 18.00 Uhr)
  - 13. Sitzung: 26. November 2026 (15.00 – 18.00 Uhr)
- › Die Heterogenität des Plenums spiegelt sich auch im Feedback zur letzten Sitzung wider. Die Konzeption der heutigen Sitzung versucht dem Feedback bestmöglich zu entsprechen und gute Kompromisse zum inhaltlichen Tiefgang und zur Arbeitsweise zu finden. Die inhaltliche Konzeption beruht in erster Linie auf den Bedarfen der Mobilitätsplanung, um ein Voranschreiten der fachlichen Arbeit zu ermöglichen.

### Einführung und Erläuterung der Grundlagen (Helene Loy)

- › Mit dem SUMP soll definiert werden, welche Maßnahmen bis 2035 umgesetzt werden müssen, um das Leitbild und die gesetzten Zielwerte zu erreichen. Hierzu wird untersucht, wie Maßnahmen auf die Ziele einzahlen (**Bewertung der Wirksamkeit**) und welche Ressourcen dafür gebraucht werden (**Bewertung der Durchführbarkeit**). Zudem wird analysiert, welche Maßnahmen besonders gut zusammenwirken (**Synergien**).
- › In der Sitzung wird das Thema Wirksamkeitsbewertung vertieft. Derzeit arbeitet das SUMP-Team noch an der Methodik zur Durchführbarkeitsbewertung. Im Beirat wird die Durchführbarkeitsbewertung zu einem späteren Zeitpunkt aufgegriffen.
- › Die **Basis** bilden die vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Vorarbeiten aus der Stufe 1 des Prozesses: Das Leitbild (mit 5 Zielbildern), 24 Zielindikatoren und das Zielszenario mit ca. 70 strategischen Maßnahmen (vgl. [Abschlussbericht Stufe 1](#)).

- › Zu den **Zielindikatoren** bestehen jeweils bekannte Ist-Werte sowie die beschlossenen Zielwerte. Mit den Maßnahmen sollen die Lücken zwischen den Ist- und Zielwerten geschlossen werden.

#### Erläuterung von Rückfragen:

- › Es wird die Frage gestellt, auf welcher Skala der Wert zur wahrgenommenen Sauberkeit bewertet wird. Der Ist-Wert zur wahrgenommenen Sauberkeit von 3,23 auf Folie 14 bezieht sich auf eine 5-Punkte-Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 (sehr unzufrieden).
- › Eine weitere Frage dreht sich darum, wie der Einfluss der Maßnahmen auf (mehrere) Zielindikatoren und Zielbilder bewertet wird. Die Moderation verweist darauf, dass dies Thema der heutigen Sitzung sein wird.

## TOP I: Methodik der Maßnahmenbewertung (Helene Loy)

### Bestandsaufnahme geplante Maßnahmen (Folien 15-22)

Die Auswahl und Zusammenstellung der geplanten Maßnahmen wurden folgendermaßen durchgeführt:

1. Alle aktuell **geplanten Maßnahmen** mit Bezug zur Mobilität wurden innerhalb der Stadtverwaltung **sortiert** nach den Handlungsfeldern **zusammengetragen**. Insgesamt wurden über 800 Maßnahmen identifiziert, die derzeit geplant sind bzw. umgesetzt werden.
2. Es wurde **bewertet**, welche der 800 Maßnahmen SUMP-relevant sind, d.h. einen klar erkennbaren **Beitrag zu den Zielen** haben **oder zu einer Veränderung im Verkehrsverhalten** führen und welche eher dem Erhalt und Unterhalt der Infrastruktur dienen. Letztere werden im Rahmen der Finanzierungsstrategie betrachtet, aber nicht auf ihre Wirksamkeit bewertet.
3. Die für die Wirksamkeits-Bewertung relevanten Maßnahmen wurden den **strategischen Maßnahmen** aus Stufe 1 **zugeordnet** und darunter in sogenannten **Clustern** zusammengefasst.

*Beispiel:* Im Handlungsfeld Fußverkehr lautet eine strategische Maßnahme aus Stufe 1 „Mehr Platz auf Gehwegen schaffen“. Darunter wurden die Cluster „Fußgängerzonen“ und „Verbreiterung Gehwege“ gebildet, weil die Verwaltung in diesen Bereichen schon etwas plant oder umsetzt. Es wird nicht jede geplante Fußgängerzone oder Gehwegverbreiterung einzeln bewertet, sondern dies erfolgt gebündelt, damit die Bewertung handhabbar bleibt bzw. nicht zu kleinteilig wird.

#### Erläuterung von Rückfragen:

- › Wie geht man mit Maßnahmen um, die gegenseitig in Zielkonflikten zueinanderstehen (Bsp.: Straßenbahnneubau führt dazu, dass im Seitenraum die Gehwegbreite reduziert werden muss)? – Es kann Maßnahmen geben, die sich gleichzeitig positiv und negativ auf einzelne Zielbilder bzw. Zielindikatoren auswirken. Beispielsweise würde diese Maßnahme positiv auf ÖPNV-Zielindikatoren und negativ auf Zielindikatoren einzahlen, die mit dem Fußverkehr in Verbindung stehen.
- › Eine weitere Frage dreht sich darum, wie damit umgegangen wird, dass manche Maßnahmen eine stärkere Wirkung als andere haben. Mobycon weist darauf hin, dass über eine Gewichtung bei der Bewertung nachgedacht wird, sodass diejenigen Maßnahmen mit großem Wirkungsbereich stärker gewichtet werden als jene mit geringerer Wirkung.

### Maßnahmenbewertung nach Wirksamkeit (Folien 23-42)

Ziel der Bewertungsmethodik ist es, besonders **wirksame Maßnahmen** zu identifizieren sowie jene Maßnahmen zu ermitteln, deren Kombination **Synergien** schaffen und damit die Gesamtwirksamkeit erhöhen. Dies hilft, eine Einschätzung zur Priorisierung der Maßnahme im Umsetzungsplan zu erhalten.

## Grundsätzliche Bewertungsmethodik (Folien 24-31)

Alle drei Maßnahmentypen (geplante, weitere und neue Maßnahmen) sollen in den weiteren Schritten des SUMP-Prozesses mit derselben Methodik bewertet werden.

Zunächst wird folgende **qualitative Einschätzung** durchgeführt:

- › Eine Maßnahme wird hinsichtlich der Frage bewertet: Hat sie einen positiven, neutralen oder negativen Einfluss auf die jeweils 24 Zielindikatoren?
- › Es werden zwei Möglichkeiten der Bewertung vorgestellt.

**Variante 1 – Zahlenskala:** Suggestiert einen „objektiven“/ quantifizierbaren Eindruck, obwohl es sich um eine qualitative Bewertung handelt. Es kann aber ein klarer Mittelwert bestimmt werden, wenn man die Indikatoren auf die Ebene des Zielbilds aggregiert.

**Variante 2 – Symbolskala:** Problem des quantifizierbaren Eindrucks wird durch die Symbole reduziert, aber es ist kein klarer Mittelwert bestimmbar, wenn man die Werte auf die Ebene des Zielbilds aggregiert. Zudem ist es einfacher nach außen zu kommunizieren.

Nach einem Austausch in Kleingruppen ergibt sich im anschließenden Plenum folgendes Meinungsbild:

- › Insgesamt wird die Vorgehensweise der Bewertung für verständlich gehalten.
- › Der Großteil der Personen äußerte eine Präferenz, in der fachlichen Bearbeitung mit Zahlen zu arbeiten und für die Außenkommunikation die Symboldarstellung zu nutzen.
- › Es wurde die Vermutung geäußert, dass bei Verwendung der Symbolskala weniger differenzierte Bewertungen zustande kämen.

## Umgang mit Zielkonflikten (Folien 32-34)

Bei der Bewertung wird es Maßnahmenbeispiele geben, die **insgesamt „gut“** bewertet werden können, obwohl sie auf einzelne Indikatoren **negativ** einwirken.

Nach einem Austausch in Kleingruppen ergibt sich im anschließenden Plenum folgendes Meinungsbild:

- › Maßnahmen mit Negativwirkungen sollen kenntlich gemacht werden.
- › Grundsätzlich sollte eine individuelle Betrachtung erfolgen. Eine Entscheidung hierzu hänge von der jeweiligen Maßnahme und vom jeweiligen Zielindikator ab. Für bestimmte Zielindikatoren sei eine Definition von No-Go Kriterien sinnvoll, beispielsweise im Rahmen des Zielbilds Verkehrssicherheit (hier insbesondere der Zielindikator Verkehrstote und Schwerverletzte).
- › Bei der Bewertung solle zudem in Erwägung gezogen werden, ob es Möglichkeiten gebe, das für die negative Bewertung ursächliche Problem grundsätzlich zu beheben. Beispiel: Die Sauberkeit von *Protected Bike Lanes* ließe sich durch zusätzliche Reinigungsmaßnahmen oder Durchfahrbreiten für Räumfahrzeuge modifizieren. Solche Aspekte können bei Fertigstellung des Mobilitätsplans als Teil des Umsetzungsplans in Maßnahmensteckbriefen dargestellt werden, welche Diskussionsgegenstand im weiteren Prozess sein werden.

## Erläuterung von Rückfragen:

- › Es wird die Rückfrage gestellt, ob die Stadtverwaltung im Falle einer schlecht ausfallenden Bewertung geplanter Maßnahmen bereit sei, auf diese zu verzichten. – Aktuell werde nicht erwartet, dass die Verwaltung aufgrund von negativen Bewertungen komplett auf einzelne geplante Maßnahmen verzichten müsse. Hierzu werde es bei Bedarf Einzelfallbetrachtungen geben.
- › Es wird vorgeschlagen, zunächst solche Maßnahmen zu betrachten, welche auf mehrere Zielindikatoren negativ wirken und anschließend diejenigen, die nur auf einen Zielindikator negativ wirken. Mobycon bestätigt, ähnliche Überlegungen zu haben.
- › Es wird nachgefragt, ob bei der Maßnahmenbewertung der Wirkungsbereich (z.B. der Vergleich zwischen 100m Radweg und einem Radweg „quer durch die Stadt“) in Betracht gezogen wird. – In der Bewertung der Maßnahmen soll berücksichtigt werden, ob sich Maßnahmen lediglich auf kleine Bereiche auswirken

oder ob sie Systemwirkung haben. Maßnahmen mit größerem Wirkungshebel sollen entsprechend stärker gewichtet werden.

### **Ermittlung der Wirksamkeit einer Maßnahme (bzw. eines Clusters) (Folien 35-37)**

Nach der Bewertung jeder Maßnahme (bzw. jedes Clusters) auf die jeweiligen Zielbilder kann eine **Einschätzung zur Gesamtwirksamkeit** auf das gesamte Leitbild im Mittel errechnet werden. Im Resultat können dann Aussagen dazu getroffen werden, welche Maßnahmen bzw. Cluster besonders wirksam sind und daher priorisiert werden sollten.

Nach einem Austausch in Kleingruppen ergibt sich im anschließenden Plenum folgendes Meinungsbild:

- › Das Projektteam hatte zu einem früheren Zeitpunkt in der Sitzung um Rückmeldung gebeten, ob die Zahlen- oder Symboldarstellung favorisiert würde. Dieser Diskurs wird erneut aufgegriffen. Das Plenum plädiert dafür, sowohl eine Lang- und eine Kurzfassung zu erstellen. Die Kurzfassung könne dann ausschließlich die vereinfachte Symboldarstellung aufzeigen, während die Langfassung die Zahlendarstellung zeigt und diese mit begleitender Erklärung entsprechend einordnet. Sowohl die Kurz- als auch die Langfassung soll für alle Interessierten zur Verfügung stehen.

### **Bewertung der Zielerreichung (Folien 38-42)**

Für jeden der 24 Zielindikatoren wird festgestellt, **wie groß die bestehende Lücke zum jeweiligen Zielwert** ist und wie sich diese **Lücke** durch die Aufnahme der **geplanten, weiteren und neuen Maßnahmen verändern** würde. Dies wird anhand folgender Aspekte bewertet:

- › Betrachtung der Maßnahmen je Zielindikator, die voraussichtlich einen (besonders hohen) Beitrag zur Zielerreichung leisten.
- › Hervorhebung der Maßnahmen, deren Wirkung sich im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen verstärkt (z. B. Expressbusnetz und Busspuren).
- › Die Bewertung erfolgt auf Grundlage fachlicher Expertise, der Erfahrungen aus anderen Städten sowie geeigneter Vergleichswerte.

Die Abbildung auf Folie 40 zeigt ein **fiktives Beispiel** dafür, wie die **Annäherung der Zielwerte** anhand eines Zielbilds am Ende dargestellt werden können. Der violette Balken repräsentiert den Ist-Wert. Die Balken auf Folie 40 visualisieren, wie sehr die geplanten (lila), weiteren (orange) und neuen (grün) Maßnahmen jeweils zur Zielerreichung beitragen.

**Wichtig:** Es ist keine exakte quantitative Berechnung der einzelnen Balken möglich, sondern es handelt sich um eine **qualitative Einschätzung!**



Helene Loy (Mobycon) und Christian Klasen (DialogWerke)

Nach einem Austausch in Kleingruppen ergibt sich im anschließenden Plenum folgendes Meinungsbild:

- Insgesamt wird die Darstellungsweise für verständlich gehalten. Prozentangaben zur Orientierung sollen bei der Verwendung der Balken-Logik aber dargestellt werden.
- Die Mehrheit spricht sich für eine kombinierte Darstellungsweise aus Zielbild und Zielindikator als Grundlage für die weitere Zusammenarbeit aus. In der Außenkommunikation sei eine Zusammenfassung am einfachsten verständlich, die detaillierte Darstellung sei zu Transparenzzwecken jedoch auch wichtig.
- Bedenken werden dahingehend geäußert, dass man sich bei der Diskussion alleinig auf Zielindikatoren-Ebene womöglich in Details verlieren könne. Gleichzeitig sei die Diskussion alleinig auf Zielbildebene zu allgemein. Als Lösung hierfür wird erneut die Arbeit in Kombination von Kurz- und Langfassung vorgeschlagen.
- Zudem wird angemerkt, dass die Darstellungsweise keine Aussagekraft über die Umsetzbarkeit von Maßnahmen habe. Einerseits sei es möglich, dass Potenziale für die Umsetzung weiterer Maßnahmen außer Acht gelassen würden, falls ein ggf. "unambitioniert" gesetztes Ziel bereits erreicht wurde. Außerdem sei durch die Darstellung nicht gezeigt, wie teuer die „letzten 20%“ bis zur Zielerreichung seien. Helene Loy führt dazu aus, dass eine Anpassung von Zielwerten im SUMP-Prozess in gegebenen Fällen grundsätzlich nicht ausgeschlossen sei.
- Die Verwaltung plädiert dafür, im Rahmen der weiteren Arbeit weiter auf Ebene der Zielindikatoren zu diskutieren und zu analysieren. Es ermöglicht mehr Tiefe, als wenn die Betrachtung lediglich auf der aggregierten Ebene des Zielbilds erfolgt.
- Barbara Pauli betont abschließend noch einmal, dass es sich um einen **strategischen Prozess** handelt, bei dem der Fokus nicht darauf liege, im Detail über einzelne Maßnahmen zu sprechen.

## TOP II: Modellierung der Maßnahmen (Sascha Klein)

Ergänzend zur oben genannten qualitativen Maßnahmenbewertung erfolgt eine **quantitative Bewertung**. Hierzu wird mithilfe des Verkehrsmodells eine Einschätzung zu den erzielbaren **Fahrtenverlagerungen** (Modal Shift) und zur **Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** vorgenommen.

### Vorgehen bei der Maßnahmenbewertung (Folien 45 – 47)

- › Aufbauend auf einer **Vielzahl von Eingangsgrößen** bildet das Verkehrsmodell die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsgeschehen in Köln realitätsgetreu ab. Die aktuellste Analyse des Verkehrsmodells ist aus dem Jahr 2018. Zudem existiert eine Prognosebetrachtung, die das Jahr 2035 abbildet.
- › Das Verkehrsmodell arbeitet mit verschiedenen Eingangsgrößen. Dazu gehören Strukturdaten wie z.B. Altersstruktur und Arbeitsplätze, Verkehrsangebot und Verkehrsverhalten. Diese Eingangsgrößen basieren unter anderem auf den aktuellen Verkehrserhebungen.
- › Das Verkehrsmodell ermöglicht eine räumlich differenzierte Betrachtung der Verkehrsnachfrage und bildet dabei die täglichen Wege der Kölner Bevölkerung, aber auch der umliegenden Kommunen vollständig ab. Im Ergebnis kann das Verkehrsaufkommen detailliert analysiert werden.
- › Es gilt zu berücksichtigen, dass bei einer Prognose von verkehrlichen Entwicklungen mit dem Verkehrsmodell immer Unsicherheiten existieren und die Effekte nur mit einer gewissen Bandbreite vorhersagbar sind. Eine besondere Herausforderung im Rahmen des SUMP liegt darin, dass die Maßnahmen in unterschiedlichen Detailgraden vorliegen.

#### Erläuterung von Rückfragen:

- › Aus dem Plenum wird angemerkt, dass sich seit 2018 sicher einiges geändert habe und ob aktuellere Datenquellen im Modell Berücksichtigung finden könnten (z.B. Landesverkehrsmodell NRW, aktuelle Verkehrsdaten oder die Daten von Agora Verkehrswende). Diesbezüglich wird geantwortet, dass das vorliegende Modell gerade neu erstellt wurde, darin auch neuere Daten mit eingeflossen sind und es sich somit um das aussagekräftigste Modell handelt, das zur Verfügung stehe.
- › Es wird nachgefragt, ob größere Bauprojekte für den öffentlichen Verkehr (z.B. Westspange) im Verkehrsmodell in der Prognose für 2035 berücksichtigt sind. Dies wird bestätigt.
- › Eine Rückfrage befasst sich damit, ob auch Wege von außerhalb im Verkehrsmodell berücksichtigt sind. Hierzu werden Pendelraten der statistischen Ämter sowie Erhebungsergebnisse der MiD / SRV genutzt, um das Verkehrsverhalten der Pendelnden möglichst realistisch abzubilden.
- › Es wird erläutert, dass sowohl Fahrtenaufkommen als auch die Fahrleistung der einzelnen Verkehrsmittel detailliert mit dem Verkehrsmodell abgebildet werden.

Die Maßnahmenbewertung unter Einsatz des Verkehrsmodells erfolgt – sofern möglich – in mehreren Schritten:

1. Wo wirkt sich die Maßnahme aus? (**räumliche Verortung** der Maßnahmen bzw. einzelner Relationen)
2. Wie wirkt sich die Maßnahme auf **Verkehrsangebot / Verkehrsnachfrage** aus? (z.B. kann eine Reisezeitreduktion oder Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden)
3. In welchem **Umfang** wirkt sich die Maßnahme aus?
  - Maßnahmen liegen in unterschiedlichen Formen vor:
    - Punktuelle oder vereinzelte Umsetzung bzw. nur konzeptionelle Grundlage
    - Mehrere Umsetzungen mit erkennbarer Netz- oder Systemwirkung
    - Weitgehend flächendeckende oder systematische Umsetzung
  - Abhängig vom Umfang der Maßnahme und der zuvor festgelegten qualitativen Einschätzung der Wirkung erfolgt eine Festlegung hinsichtlich der zu **erwartenden Veränderung**, bspw. von Reisezeit und -kosten auf den betroffenen Relationen.
  - Im Ergebnis steht eine **Einschätzung zu den potenziellen Fahrtenverlagerungen** (Modal Shift) und CO<sub>2</sub>-Einsparungen für einzelne Maßnahmenpakete zur Verfügung.



Sascha Klein (INOVAPLAN)

## Erste Analysen Verkehrsaufkommen / CO<sub>2</sub>-Emissionen (Folien 48-49)

Das derzeitige **Verkehrsaufkommen** der Stadt Köln wird hauptsächlich durch Pkw verursacht. Hinsichtlich der **verkehrsbedingten Emissionen** kommt dem Schwerlastverkehr eine größere Bedeutung zu. Maßgeblich für den Verkehr in Köln sind **Binnen-** sowie **Quell- und Zielverkehre** (sowohl hinsichtlich der Anzahl an Wegen als auch hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes). **Durchgangsverkehre** lokalisieren sich hingegen nahezu ausschließlich auf Bundesstraßen und Autobahnen.

### Rückfragen zu Folie 48

- › Es wird nachgefragt, wo die Grenze zwischen Pkw- und Schwerlastverkehr definiert wurde. – Sie wurde bei 3,5 Tonnen definiert.
- › Eine Rückfrage beschäftigt sich damit, ob bei der Bewertung nur Quell- und Zielverkehre berücksichtigt werden. Bei der Bewertung werden alle Verkehre innerhalb des Stadtgebiets betrachtet, also auch Durchgangsverkehre.
- › Aus dem Plenum wird die Vermutung geäußert, dass es schwieriger sein werde, die durch Schwerlastverkehre verursachten Emissionen zu reduzieren, als die durch Pkws verursachten Emissionen. Es wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen für den Schwerlastverkehr im Rahmen des Logistikplans betrachtet werden.

## Abbildung von Maßnahmen im Modell (Folien 50 – 56)

Es gibt **verschiedene Modellierungsansätze** zur Abbildung der verkehrlichen Wirkungen in Folge von Maßnahmen bzw. sonstigen Entwicklungen. So könnte sich das **Verkehrsangebot** durch neue ÖPNV-Fahrpläne und Tempo 30 verändern. Außerdem könnte sich das **Mobilitätsverhalten** der Bevölkerung durch attraktivere Angebote ändern. Ebenfalls könnte es zu einer **Veränderung der Strukturgrößen** kommen, sofern sich der Pkw-Besitz verändern würde. Darüber hinaus sind weitere Aspekte im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Bilanzierung zu

berücksichtigen, beispielsweise **technische Entwicklungen** hinsichtlich der Fahrzeugflotte durch einen höheren Anteil an E-Fahrzeugen oder optimierte Emissionen bei Verbrennern.

#### Erläuterung von Rückfragen:

- › Es wird die Rückfrage gestellt, ob (dauerhaft) parkende Fahrzeuge im Verkehrsmodell berücksichtigt werden. Es wird erläutert, dass das Thema Parken im Verkehrsmodell keine Berücksichtigung finde. Im Rahmen des SUMP wird die Thematik von Flächenkonkurrenz jedoch qualitativ betrachtet. Dazu gibt es den Zielindikator „Veränderung in der Anzahl der Parkplätze“ im Zielbild „Ich erledige vieles direkt im Veedel“.
- › Es wird nachgefragt, ob das Modell darauf ausgerichtet ist, die Wirkungen von Veränderungen im Straßenraum zu modellieren. Dies wird bestätigt.

#### **Erläuterung anhand des „Pizza-Beispiels“**

Annahme: Es gibt 10 Personen aus Ehrenfeld, die gerne in der Innenstadt zu einer bestimmten Pizzeria möchten.

- › Maßgebliche **Kenngrößen**, die in der Modellierung betrachtet werden, sind Zu- und Abgangszeit, Reisezeit, Anzahl an Umstiegen und die Kosten. Das Modell errechnet nun, wie viele der Personen sich auf Basis der oben genannten Eingangsgrößen für welches Verkehrsmittel entscheiden würden: 5 Personen nutzen den Pkw, 2 den ÖV, 3 das Fahrrad. Zu Fuß geht niemand.
- › Durch die SUMP-Maßnahmen werden sich die **Angebote verbessern**. Das verändert die **Kenngrößen**, die in das Modell eingegeben werden. Zum Beispiel könnte sich die Reisezeit durch neue Maßnahmen um 5 Prozent verbessern. Die Eingangsdaten werden dann daran angepasst und die Verkehrsnachfrage darauf basierend neu errechnet.
- › Zur **Wirksamkeitsbewertung der Maßnahmen** wird zunächst eine qualitative fachplanerische Einschätzung durchgeführt. Je nach Wirksamkeitsbewertung (zwischen sehr gering und sehr hoch) wird eine **prozentuale Veränderung der Kenngrößen** (z.B. Fahrtzeit, Kosten) vorgenommen. Für jede der fünf Wirksamkeitseinschätzungen (sehr gering – eher gering – mittel – hoch – sehr hoch) werden prozentuale Grenzwerte dargestellt. Für ein eine mittlere Wirksamkeitseinschätzung existieren zum Beispiel Grenzwerte zwischen 0,75% und 2,50%.
- › *Zurück zum Pizza-Beispiel:* Gibt es also eine Verbesserung der Radverkehrsachse zwischen Ehrenfeld und der Innenstadt, so wird eine reduzierte Reisezeit erwartet. Die fachplanerische Einschätzung zur Wirksamkeit wird mit „mittel“ bewertet. Auf Basis fachlicher Einschätzungen wird sich am unteren Grenzwert von 0,75% orientiert. Die Reisezeit von 12 Minuten mit dem Rad wird im Ergebnis durch die Maßnahme um 1% reduziert.

#### Erläuterung von Rückfragen:

- › Es wird angemerkt, dass der wesentliche Aspekt der Zuverlässigkeit eines Verkehrsmittels bisher noch keine Berücksichtigung im Modell findet. Es wird erläutert, dass maßgebliche Kenngrößen für die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für einen Weg genutzt wird, typischerweise Reisezeit und Kosten sind. Je nach Wegezweck und Personengruppen werden aber auch weitere Kenngrößen mitberücksichtigt. Die Zuverlässigkeit kann dagegen nur bedingt abgebildet werden, da das Modell von der Einhaltung des Regelfahrplans ausgeht.
- › Bildet das Modell auch die Thematik von „Verkehrsverdunstung“ (Verkehrsvermeidung) ab? Das Verkehrsmodell berücksichtigt ein festes Wegeaufkommen täglich, abgeleitet von der Anzahl der Wege, die im Rahmen der Haushaltsbefragung berichtet wurden. Für diese Wege werden Ziel-, Verkehrsmittel- und Routenwahl berechnet. Eine Verkehrsvermeidung wird dagegen nicht direkt mit abgebildet. Die Wege werden lediglich auf andere Verkehrsmittel verlagert oder es werden andere Ziele gewählt.
- › Es wird gefragt, ob sich das Modell nur auf den Personenverkehr beziehe, oder ob es ebenfalls auch Vorhersagen für den Güterverkehr machen könne. Das Modell macht auch für den Güterverkehr Vorhersagen, da die Entscheidungen dort im Wesentlichen auf „festen“ Kenngrößen (Reisezeit und Kosten) basieren. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass das Verkehrsaufkommen stark mit wirtschaftlichen Entwicklungen und Rahmenbedingungen sowie den Entscheidungen privater Akteure verbunden ist.

- › Kann man zukünftig den Erfolg von Maßnahmen im Modell darstellen? – Ja, mithilfe des Modells lassen sich die Effekte von Maßnahmen für das Kölner Stadtgebiet darstellen.

## **Zusammenfassung und Ausblick**

- › Christian Klasen dankt für eine lebendige Sitzung und die gute Teamarbeit. Der Mobilitätsbeirat ist zu einem lebendigen Gremium zusammengewachsen.
- › Herr Siggelkow bedankt sich ebenfalls und bittet um Feedback zu den bereitgestellten Vorabinformationen. Er ist zufrieden mit den regen Diskussionen und den Ergebnissen der Sitzung.