



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat - 11. Sitzung

17.03.2026



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





Stadt Köln

Moderation

Christian Klasen

DialogWerke



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)

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

Multiplikatoren-Funktion

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

Kultur & Kommunikation

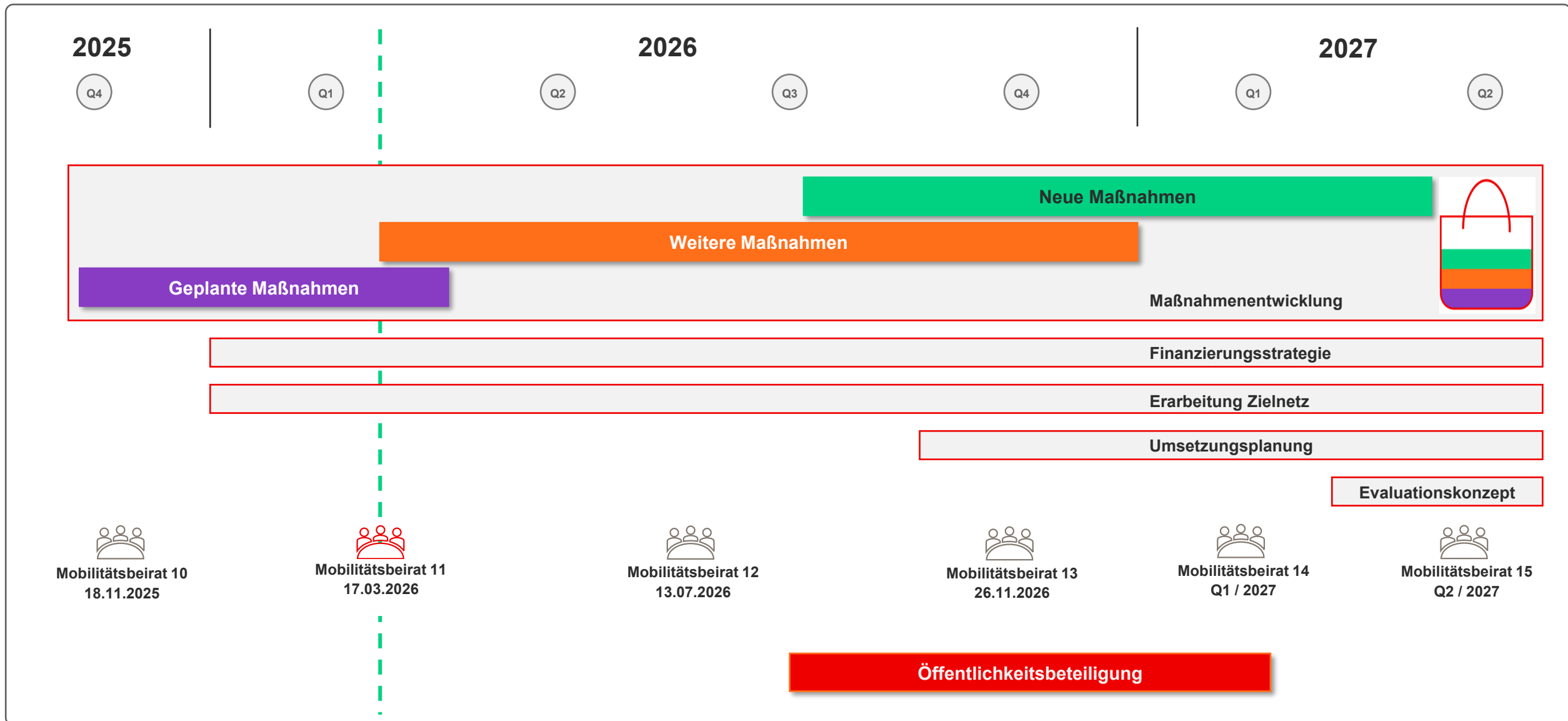
- Diskussion mit gegenseitigem Respekt.
 - Diskussion im geschützten Raum („Chatham House Rule“).
- *Kommunikation von Zwischenergebnissen durch die Stadt Köln.*

Geschäftsordnung

des Mobilitätsbeirats zur Erstellung eines
Sustainable Urban Mobility Plans
der Stadt Köln

23.08.2022

Der Erarbeitungsprozess im Überblick



Das heutige Projektteam



AGENDA

1

Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Flexible Pause

2

Modellierung der Maßnahmen

- Sascha Klein, Inovaplan
- Fragen & Diskussion

Unser Ziel: Ein Umsetzungsplan bis 2035

Vorgehen / Fragestellungen

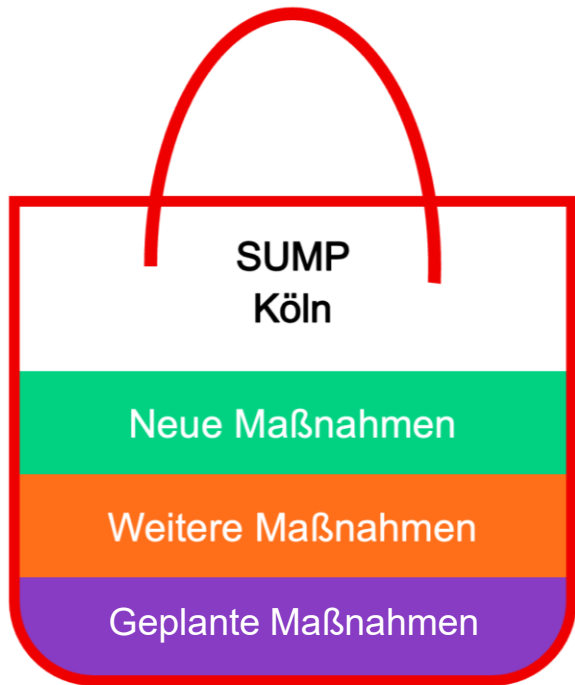
- > Wo steht Köln heute und was ist erforderlich, um die beschlossenen Zielwerte zu erreichen?
- > Einordnung geplanter Maßnahmen und Nutzung von Synergien.
- > Priorisierung von Maßnahmen auf Grundlage von Wirksamkeit und Durchführbarkeit.
- > Zuordnung von Haushaltsjahren, Zuständigkeiten, Zeiträumen & Finanzierungsbedarfen (inkl. Förderungen).

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	Anteil Förderung ¹⁾	Fördersumme	Gesamt	
2025	Erhöhung Kurzparkgebühren auf 3€/ h, Bewohnerparken Petershausen, Bewirtschaftung Stromeyersdorf	620.000 €	249.000 €	138.000 €						
2026	Bewirtschaftung Petershausen nördlich Bahntrasse, Erhöhung Bewohnerparkgebühren auf 200 €/ Jahr	430.000 €	382.000 €	276.000 €	1.231.000 €				2.890.000 €	1.802.000 €
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 €

Beispiel
Umsetzungsplanung SUMP Konstanz

Zusätzliche Ausgaben ggü. Vorjahr:
- Kosten Tarifumstellung Kurzparkgebühren 20.000€
- Kosten Zone Petershausen 50.000 € für Beschilderung/ Markierung und 60 PSA mit 9.500 €/ PSA
Zusätzliche Ausgaben ggü. Vorjahr:
- 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-
Für alle folgenden Angaben ist ein Abschlag durch die Reduzierung des Stpl. Angebots noch zu berücksichtigen (in den Tabellenwerten bereits berücksichtigt)

Wir bewerten alle Maßnahmen auf ihre Ziel-Wirksamkeit und Durchführbarkeit.



Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach **Wirksamkeit** ...

Diskussionsgrundlage – keine finale Methodik

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Einsparung CO ₂	Modal Shift	Wirksamkeit
Maßnahmenpaket 1							X t CO ₂	- x %	
	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 Beitrag
 1 = geringer Beitrag
 2 = mittlerer Beitrag
 3 = hoher Beitrag

Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach Wirksamkeit und nach **Durchführbarkeit**.

Diskussionsgrundlage – keine finale Methodik

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Finanzierungsbedarf Stadt	Finanzierungsbedarf Stadt	Verwaltungs-aufwand	Verwaltungs-aufwand	Zeitlicher Horizont	Zeitlicher Horizont	Durchführbarkeit
Maßnahmenpaket 1								
	Maßnahme 1	xx,xx €	2	x Personen	2	x Jahre	2	2
	Maßnahme 2							
	Maßnahme 3							

Kategorisierung
 0 = xxx € /Personen/Jahre - xxxx € /Personen/Jahre
 1 = xx € /Personen/Jahre - xxx € /Personen/Jahre
 2 = x - xx € /Personen/Jahre
 3 = 0 - x € /Personen/Jahre

AGENDA

1

Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

2

Modellierung der Maßnahmen

- Sascha Klein, Inovaplan
- Fragen & Diskussion

Unsere Leitschnur

5 Zielbilder



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	Unfallhäufungsstellen	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 Pkws
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgenommene Rückschrittnahme	
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

Leitbild, Zielbilder und Indikatoren



Zielbild 1: Ich komme gut durch Stadt und Umland.



Zielbild 2: Ich erledige vieles direkt im Veedel.



Zielbild 3: Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben.



Zielbild 4: Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin.



Zielbild 5: Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima.

Indikatoren-Set

Reisezeitvergleich

Erschließungsqualität ÖPNV

Stau MIV

Pünktlichkeit & Ausfälle ÖPNV

Dichte Mobilstationen

Anzahl Sharing-Mitgliedschaften

Ausbau Radwege

Anteil kurze Wege an allen Wegen

Wahrgenommene Aufenthaltsqualität

Veränderung in Anzahl der Parkplätze

Barrierefreiheit ÖV

Kostenbelastung ÖV-Ticket

Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen

Verkehrstote & Schwerverletzte

Anzahl der Unfallhäufungsstellen

Wahrgenommene Sicherheit

Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen

Wahrgenommene Sauberkeit

Wahrgenommene Rücksichtnahme

Luftschadstoffe (NOx, PM10)

Lärmbelastung

Treibhausgase (CO2)

Modal Split

Anzahl & Nachhaltigkeit von Pkw

Schließung der Lücke zwischen Ist- und Zielwerten

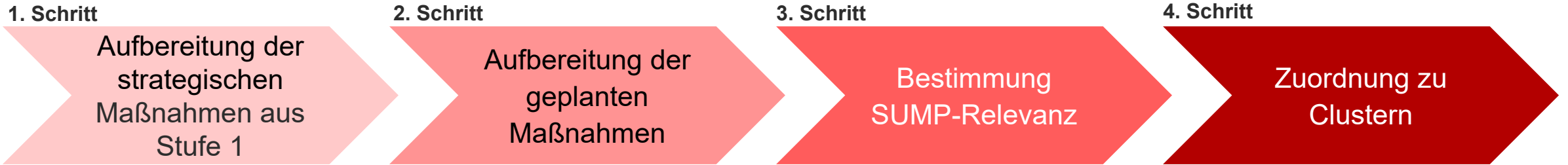
”Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin”

Indikator	Beschreibung	IST Werte	Zielwert
Verkehrstote & Schwerverletzte	Anzahl Schwerverletzte und Toten im Straßenverkehr	668 Schwerverletzte, 13 Verkehrstote	Keine Verkehrstoten & Schwerverletzten (Vision Zero)
Unfallhäufungsstellen	Anzahl der Unfallhäufungsstellen, die mehr als einmal in den letzten 5 Jahren gemeldet wurden	29	0
Wahrgenommene Sicherheit	Durchschnittliche Bewertung der Sicherheit	3,31 im Fahrzeug 3,12 an den Haltestellen <i>Sicherheit im öffentlichen Raum wird zukünftig erhoben</i>	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)
Anteil Kinder, die zu Fuß / mit Fahrrad zur Schule kommen	Anteil an Personen zwischen 7 und 10 Jahre alt, die Fahrrad oder Fuß nutzen für Wegezweck Ausbildung	69 %	80 %
Wahrgenommene Sauberkeit	Durchschnittliche Bewertung der Sauberkeit	3,23 im Fahrzeug	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)
Wahrgenommene Rücksichtnahme	Durchschnittliche Bewertung der Rücksichtnahme	<i>Wird zukünftig erhoben</i>	Min. Wert von 2,5 und mehr in Umfrage (Skala 1 sehr zufrieden bis 5 sehr unzufrieden)



Geplante Maßnahmen

Auswahl und Zusammenfassung der Maßnahmen



Dafür wurden zunächst unsere strategischen Maßnahmen als Grundlage herangezogen...

Zusammenstellung aller Maßnahmen in einer Liste

Bestimmung SUMP-Relevanz

Einschätzung der Maßnahmen nach folgendem Schema:

- SUMP-relevante „geplante Maßnahmen“:**
 - Leisten messbaren Beitrag zu Zielen (Modal Split, Barrierefreiheit, CO₂, Lärmbelastung)
 - Führen zu Veränderungen im Verkehrsverhalten oder der Straßenraumgestaltung
 - Schaffung Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität (z. B. Daten, Organisation, Beteiligung)
 - Verankerung im Haushalt
 - Können Pflichtaufgaben und freiwillige Aufgaben umfassen
 - Sind noch nicht oder werden nicht im Jahr 2025 abgeschlossen
- Nicht SUMP-relevante „Sowieso-Maßnahmen“:**
 - Betreffen reine Instandhaltung oder Wartung (z. B. Asphaltierung ohne Umgestaltung)
 - gesetzliche Prüfungen
 - Verwaltungsvorgänge ohne Bezug zu Mobilitätseffekten
 - Projekte, die ausschließlich Status quo erhalten, aber nichts verändern (Erhaltungsmaßnahmen)
 - Werden im Jahr 2025 beendet
 - Können Pflichtaufgaben und freiwillige Aufgaben umfassen

Beispiele: Straßensanierung mit anschließender Neuaufteilung des Straßenraums, Neubaumaßnahmen, Verkehrssteuerung zugunsten Umweltschutz

3. Schritt: Zuordnung zu strategischen Maßnahmen und Clustern

Die strategischen Maßnahmen der verschiedenen Raumtypen werden auf Basis der Handlungsfelder zusammengefasst.

Alle aktuell geplanten Maßnahmen mit Bezug zur Mobilität wurden zusammengetragen.


Geplante Maßnahmen werden nur bewertet, wenn sie für den SUMP relevant bzw. keine Basis-Maßnahme sind

Die relevanten Maßnahmen werden den strategischen Maßnahmen zugeordnet und in Clustern zusammengefasst.

Schritt 1: Wir haben unsere strategischen Maßnahmen...




Innere Stadt. Zuhause in meinem Veedel



- Alles erreichen**
 - > Direktverbindungen stärken
 - > Hochwertige Fußwege schaffen
- Freie Fahrt ermöglichen**
 - > Zusammenhängendes & direktes Fahrradnetz
 - > Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
 - > Gesicherte Abstellmöglichkeiten in Quartieren und an alltäglichen Einrichtungen schaffen
- Zwischenräume stärken**
 - > Tangentialverbindungen erweitern
 - > ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
 - > Rheinquerungen erweitern
- 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
- Angebote erweitern**
 - > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten gemäß Raumbuch Mobilstationen
- Lieferverkehre bündeln**
 - > Zentrale Abholstellen ermöglichen
 - > Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern
- Nachbarschaft stärken**
 - > Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen
 - > Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen

5


Äußere Stadt. Grün und gut verbunden



- 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


7

Strategische Maßnahmen Gesamtstadt



- Teilhabe fördern**
 - Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen
 - Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen
 - Ausbau sichere Schulwege
 - Unfallhäufungsstellen umbauen
 - Angebotsvielfalt um Lastenfahrräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern
 - Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte
 - ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten
- Digital vernetzt sein**
 - Ausbau digitaler Echtzeitinformationen
 - Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem
 - Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW
 - Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform mit Zugriffsfunktion für Stakeholder
- Netzwerke schaffen**
 - Stakeholderübergreifendes Gremium weiterführen
 - Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
 - Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagement schaffen
 - Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen
 - Verantwortlichkeiten und Netzwerke für Bottom-Up Prozesse in der Verwaltung definieren und entwickeln
 - Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern
- Stadtplanung integrieren**
 - Weitererarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung (inkl. Integration von Gewerbegebieten)
 - Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten
 - Klimaresiliente Stadtplanung
 - Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen
 - Nachverdichtung ermöglichen
 - Ladeinfrastrukturen ausbauen

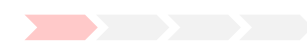
Innenstadt. Platz für Begegnungen



- Barrieren abbauen**
 - > Mehr Platz auf Gehwegen schaffen
 - > Direktverbindungen stärken
 - > Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten
- Raum nutzen**
 - > Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen
 - > Ausbau Radinfrastruktur
 - > Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten
- Kapazitäten und Betriebsqualität erhöhen**
 - > Ost-West Verbindungen stärken
 - > Rechtsrheinisch Nord-Süd Verbindung stärken
- Neuorganisation des Straßenraums**
 - > Reduktion ruhender Verkehr
 - > Verbesserung Parkleitsystem
 - > Tempo-30-Bereiche ausbauen
- Angebot strukturieren**
 - > Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen
 - > Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen
- Wege besser organisieren**
 - > Förderung zentraler Umschlagstellen
 - > Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen
- Stadtgrün erweitern**
 - > Fokus auf schattenspendende Begrünung von Plätzen und Gebäuden, Entsiegelung fördern
 - > Aufenthaltsqualität erhöhen

3

Schritt 1: ... nach Handlungsfeldern zusammengestellt.



Fußverkehr

- Mehr Platz auf Gehwegen schaffen
- Direktverbindungen stärken
- Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten
- Hochwertige Fußwege schaffen
- Pkw-zentrierte Orte fußgängerfreundlicher gestalten
- Barrierefreiheit im Fußverkehr sicherstellen
- Ausbau sichere Schulwege

Radverkehr

- Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen
- Ausbau Radinfrastruktur
- Schaffung neuer Rheinquerungsmöglichkeiten
- Radverkehr auf durchgehenden Routen beschleunigen
- Ges. Abstellmöglichkeiten in Quartieren & an alltäglichen Einrichtungen schaffen
- Ausbau von RadPendlerRouten
- Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten

ÖPNV

- Ost-West-Verbindungen stärken
- Rechtsrheinisch Nord-Süd-Verbindungen stärken
- Tangentialverbindungen erweitern
- ÖPNV beschleunigen und Zuverlässigkeit erhöhen
- Rheinquerungen ermöglichen
- Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern
- ÖPNV-Angebot mit dem Umland abstimmen und besser verknüpfen
- Barrierefreier Ausbau der ÖPNV-Haltestellen
- Elektromobilität fördern
- ÖPNV-Pläne ausbauen

MIV

- Reduktion ruhender Verkehr
- Verbesserung Parkleitsystem
- Tempo-30-Bereiche ausbauen
- Veedel verkehrsberuhigen außerhalb Kfz-Grundnetz und Tempo-30-Bereiche ausbauen
- Reduktion des ruhenden Verkehrs auf Straßen
- Durchgangsverkehre auf Kfz-Grundnetz bündeln
- Keine weitere Duldung ordnungswidrigen Parkens
- Digitale Erfassung und Koordination von Stellplätzen für PKW
- Parkraummanagement erweitern
- Verkehrsfluss optimieren
- Neubau erschließen
- Sonderverkehre regeln

Multimodalität

- Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen
- Abstellmöglichkeiten für Mikromobilität schaffen
- Ausbau flächendeckendes Netz von Sharing-Stationen und Freefloat-Sharingangeboten
- Park-/Bike+Ride-Anlagen bedarfsgerecht ausbauen
- Angebotsvielfalt um Lastenfahräder und E-Bikes bei Sharing-Anbietern flächendeckend erweitern
- Vergünstigte Sharing-Angebote für einkommensschwache Haushalte

Raumplanung

- Fokus auf schattenspendende Begrünung von Plätzen und Gebäuden, Entsiegelung fördern
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Nachverdichtung von Veedeln mit alltäglichen Einrichtungen
- Begegnungsräume schaffen und Aufenthaltsqualität erhöhen
- Am ÖPNV ausgerichtete Stadtentwicklung fördern
- Leitlinien für Quartiersentwicklung erarbeiten
- Klimaresiliente Stadtplanung
- Parkraummanagement und Straßenumgestaltung zur Aufwertung von Stadträumen nutzen
- Nachverdichtung ermöglichen
- Weitererarbeitung von Einzelhandels- und Zentrenkonzepten und Mobilitätskonzepten gemäß polyzentrischer Stadtentwicklung
- Ladeinfrastrukturen aufbauen

Gesamtstadt

- Unfallhäufungsstellen umbauen
- Ausbau digitaler Echtzeitinformation
- Nutzung von Echtzeitdaten für ein intelligentes Verkehrsleitsystem
- Erweiterung der zentralen offenen Datenplattform
- Akteursübergreifendes Gremium weiterführen
- Pendel- und Logistikverkehre regional koordinieren
- Anreize für Arbeitgeber im Bereich Mobilitätsmanagemen schaffen
- Verantwortlichkeiten & Netzwerke für Bottom-up Prozesse in der Verwaltung definieren & entw.
- Ideen- und Kreativwerkstätten in Bezirken fördern
- Erweiterung Datentools
- Datenerhebungen durchführen
- Mobilitätskonzepte durchführen
- Bürgerbeteiligung regelmäßig durchführen

Logistik

- Förderung zentraler Umschlagstellen
- Bedarfsgerechte Umstrukturierung der Ladezonen und Aufbau Wirtschaftszonen
- Zentrale Abholstellen ermöglichen
- Nachhaltige Liefermöglichkeiten fördern
- Zentrale Abholstellen ermöglichen an ÖPNV-Knoten und in Quartieren
- Plattform für Logistik, Einzelhandel, Handwerksbetriebe und Stadt schaffen

Schritt 2: Zusammenstellung der geplanten Maßnahmen



Über 800 geplante Maßnahmen...

... von 6 unterschiedlichen Dezernaten

... von 14 Ämtern

560	68	Trankgasse - Veranstaltungsverkehr	
561	68	Belgisches Viertel - Vorschläge BV 1 für geänderte Verkehrsführung	
562	68	Gladbacher Straße - Drehung Einbahnstraße	
563	68	Jülicher Str./Brüsseler Str. - Diagonalsperre	
564	68	Von-Werth-Straße - Prüfung Diagonalsperre	
565	68	Friesenstraße/Friesenwall - Autofreier Bereich	
566	68	Neue Langgasse - Autofrei (noch ungeprüfter Bürgerantrag!)	
567	68	Severinstraße - Autofreier Abschnitt	
568	68	Waidmarkt - Autofreier Bereich	
569	68	Masterplan Parken mit Unterprojekten	
570	68	Bewohnerparken Pauli	
571	68	Bewohnerparken Bayenthal	
572	68	Carsharing	
573	68	Überplanung der Parkraumbereiche Agnes I, Agnes II, Panthaleon	
574	68	LSA/Öffnung Einbahnstraße	
575	68	Radfahrstreifen	
576	68	Optimierung Radverkehr	
577	68	Radfahrstreifen	
578	68	Radfahrstreifen	
579	68	Fahrradstraße	
580	68	Fahrradstraße	
581	68	Radfahrstreifen	
582	68	Fahrradstraße	
583	68	Fahrradstraße	
584	68	LSA-Erneuerung	
585	68	LSA	

Schritt 3: Bestimmung der SUMP-Relevanz



Einschätzung der Maßnahmen nach folgendem Schema:

SUMP-relevante „geplante Maßnahmen“

- Leisten messbaren Beitrag zu Zielen (Modal Split, Barrierefreiheit, CO₂, Lärmbelastung)
- Führen zu Veränderungen im Verkehrsverhalten oder der Straßenraumgestaltung
- Schaffung Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität (z.B. Daten, Organisation, Beteiligung)
- Verankerung im Haushalt
- Können Pflichtaufgaben und freiwillige Aufgaben umfassen
- Sind noch nicht oder werden nicht im Jahr 2026 abgeschlossen

Beispiele:

Straßensanierung mit anschließender Neuaufteilung des Straßenraums, Neubaumaßnahmen, Verkehrssteuerung zugunsten des Umweltverbunds

„Basis-Maßnahmen“

- Betreffen reine Instandhaltung oder Wartung (z. B. Asphaltierung ohne Umgestaltung)
- gesetzliche Prüfungen
- Verwaltungsvorgänge ohne Bezug zu Mobilitätseffekten
- Projekte, die ausschließlich Status quo erhalten, aber nichts verändern (Erhaltungsmaßnahmen)
- Werden im Jahr 2025 beendet
- Können Pflichtaufgaben und freiwillige Aufgaben umfassen

Werden aber in der Finanzierungsstrategie des SUMP berücksichtigt!


Beispiele:

Brückensanierungen, Brandschutzmaßnahmen

Schritt 3: Zuordnung zu strategischen Maßnahmen und Clustern




Auszug

 **F 1: Mehr Platz auf Gehwegen schaffen**

F 1.1 Fußgängerzonen


F 1.2 Verbreiterung Gehwege

 **M 12: Parkraummanagement**


M 12.1 Parkraumbewirtschaftung

M 12.2 Bewohnerparken

M 12.3 Konzept

 **Ö 1: ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**

Keine Clusterbildung, da bereits ausreichend konkret

 **R 2: Ausbau Radinfrastruktur**

R 2.1 Verbreiterung Radfahrstreifen


R 2.2 LSA Optimierung

...

R 2.5 Radfahrstreifen

...

R 2.12 Bauliche Erhöhung

 **Ö 6: Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern**

Ö 6.1 Haltestellenausbau

Ö 6.2 Busnetzoptimierung

Ö 6.3 Stadtbahnausbau

Legende


Strategische Maßnahmen

Cluster

Schritt 3: Zuordnung zu strategischen Maßnahmen und Clustern.




Auszug

 **F 1: Mehr Platz auf Gehwegen schaffen**

F 1.1 Fußgängerzonen


F 1.2 Verbreiterung Gehwege

 **M 12: Parkraummanagement**

M 12.1 Parkraumbewirtschaftung

M 12.2 Bewohnerparken

M 12.3 Konzept

 **Ö 1: ÖPNV-Ticket für Köln-Pass-Inhaber*innen günstiger anbieten**

Keine Clusterbildung, da bereits ausreichend konkret

R 2: Ausbau Radinfrastruktur

R 2.1 Verbreiterung Radfahrstreifen

R 2.2 LSA Optimierung

...

R 2.5 Radfahrstreifen

...

R 2.12 Bauliche Erhöhung

Ö 6: Erschließungsqualität bedarfsgerecht verbessern

Ö 6.1 Haltestellenausbau

Ö 6.2 Busnetzoptimierung

Ö 6.3 Stadtbahnausbau

158	66	Albertus-Magnus-Platz	Platzgestaltung
-----	----	-----------------------	-----------------

Maßnahmen- Bewertung

Was ist das Ziel der Bewertung?

1

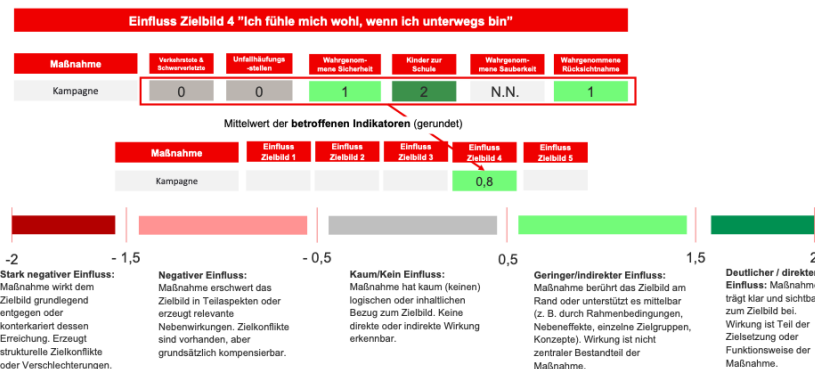
Welche Maßnahmen sind besonders wirksam und sollten daher bei der Umsetzungsplanung priorisiert werden?

2

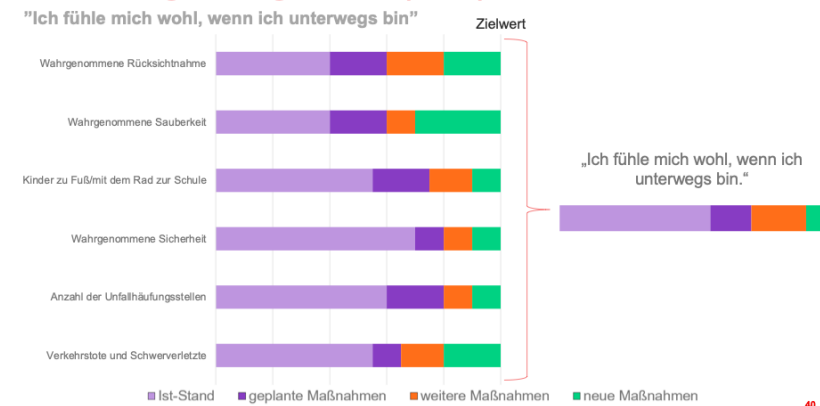
Feststellen, wie weit wir vom Ziel entfernt sind bzw. wie viel wir bereits erreicht haben

Bewertung anhand von Zahlen – Zielbild 4

Fiktives Beispiel: Kampagne zur Schulwegsicherheit



Darstellung der Ergebnisse (fiktiv)



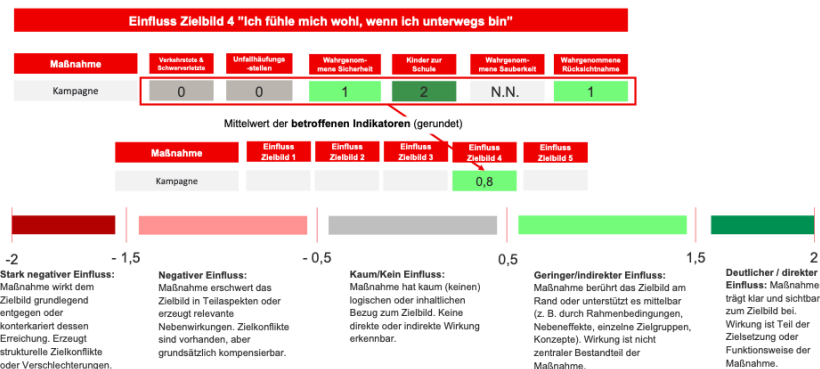
Was ist das Ziel der Bewertung?

1

Welche Maßnahmen sind besonders wirksam und sollten daher bei der Umsetzungsplanung priorisiert werden?

Bewertung anhand von Zahlen – Zielbild 4

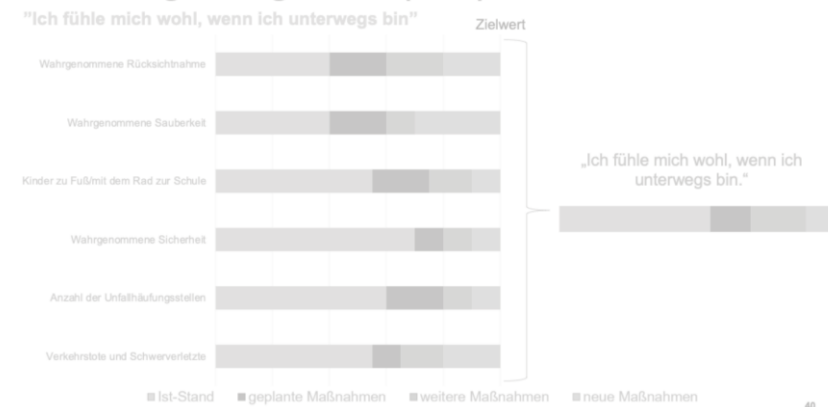
Fiktives Beispiel: Kampagne zur Schulwegsicherheit



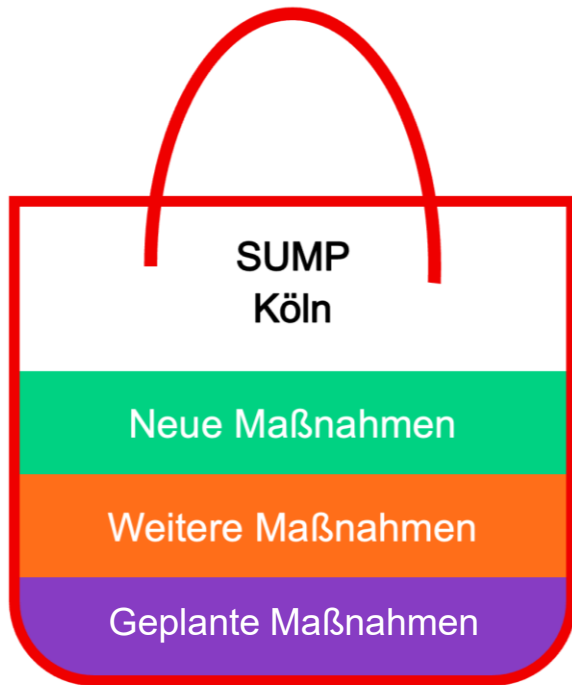
2

Feststellen, wie weit wir vom Ziel entfernt sind bzw. wie viel wir bereits erreicht haben

Darstellung der Ergebnisse (fiktiv)



Wir bewerten alle Maßnahmen auf ihre Ziel-Wirksamkeit und Durchführbarkeit



Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach **Wirksamkeit** ...

Diskussionsgrundlage – keine finale Methodik

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Emissionen CO ₂	Modal Shift	Wirksamkeit
Maßnahmenpaket 1							X t CO ₂	- x %	
	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 Beitrag
 1 = geringer Beitrag
 2 = mittlerer Beitrag
 3 = hoher Beitrag

Vorgehen: Wir bewerten die Maßnahmen nach Wirksamkeit und nach **Durchführbarkeit**.

Diskussionsgrundlage – keine finale Methodik

Maßnahmenpaket	Maßnahme	Finanzierungsbedarf Stadt	Finanzierungsbedarf Stadt	Verwaltungs-aufwand	Verwaltungs-aufwand	Zeitlicher Horizont	Zeitlicher Horizont	Durchführbarkeit
Maßnahmenpaket 1								
	Maßnahme 1	xx,xx €	2	x Personen	2	x Jahre	2	2
	Maßnahme 2							
	Maßnahme 3							

Kategorisierung
 0 = xxx €/Personen/Jahre - xxx €/Personen/Jahre
 1 = xx €/Personen/Jahre - xxx €/Personen/Jahre
 2 = x - xx €/Personen/Jahre
 3 = 0 - x €/Personen/Jahre

- Identifikation besonders wirksamer Maßnahmen
- Identifikation von Maßnahmen, deren Kombination Synergien erzeugt und die Gesamtwirksamkeit erhöht

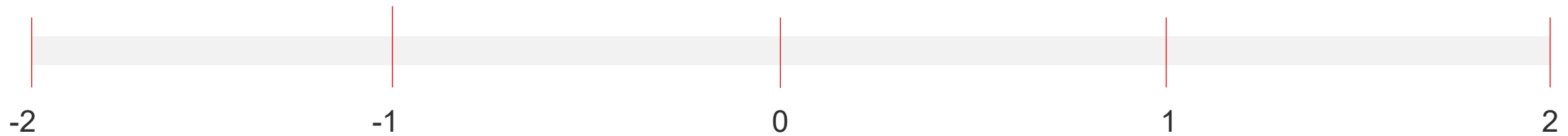
Bewertung anhand von Zahlen – Zielbild 4

Fiktives Beispiel: Kampagne zur Schulwegsicherheit

Stadtweite Kampagne zum Schuljahresbeginn zur Vermeidung von Elterntaxis und Förderung umweltfreundlicher Wege zur Schule

Einfluss Zielbild 4 "Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin"

Maßnahme	Verkehrstote & Schwerverletzte	Unfallhäufungsstellen	Wahrgenommene Sicherheit	Kinder zur Schule	Wahrgenommene Sauberkeit	Wahrgenommene Rücksichtnahme
Kampagne	0	0	1	2	N.N.	1



Stark negativer Einfluss: Maßnahme wirkt dem Zielindikator grundlegend entgegen oder konterkariert dessen Erreichung. Erzeugt strukturelle Zielkonflikte oder Verschlechterungen.

Negativer Einfluss: Maßnahme erschwert den Zielindikator in Teilaspekten oder erzeugt relevante Nebenwirkungen. Zielkonflikte sind vorhanden, aber grundsätzlich kompensierbar.

Kaum/Kein Einfluss: Maßnahme hat kaum (keinen) logischen oder inhaltlichen Bezug zum Zielindikator. Keine direkte oder indirekte Wirkung erkennbar.

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

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

Bewertung anhand von Zahlen – Zielbild 4

Fiktives Beispiel: Kampagne zur Schulwegsicherheit

Einfluss Zielbild 4 "Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin"

Maßnahme	Verkehrstote & Schwerverletzte	Unfallhäufungsstellen	Wahrgenommene Sicherheit	Kinder zur Schule	Wahrgenommene Sauberkeit	Wahrgenommene Rücksichtnahme
Kampagne	0	0	1	2	0	1

Mittelwert der betroffenen Indikatoren (gerundet)

Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5
Kampagne				1,33	



Stark negativer Einfluss: Maßnahme wirkt dem Zielbild grundlegend entgegen oder konterkariert dessen Erreichung. Erzeugt strukturelle Zielkonflikte oder Verschlechterungen.

Negativer Einfluss: Maßnahme erschwert das Zielbild in Teilaspekten oder erzeugt relevante Nebenwirkungen. Zielkonflikte sind vorhanden, aber grundsätzlich kompensierbar.

Kaum/Kein Einfluss: Maßnahme hat kaum (keinen) logischen oder inhaltlichen Bezug zum Zielbild. Keine direkte oder indirekte Wirkung erkennbar.

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

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

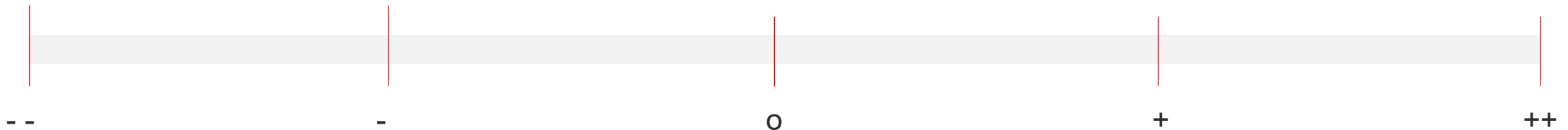
Bewertung mit Hilfe von Symbolen – Zielbild 4

Fiktives Beispiel: Kampagne zur Schulwegsicherheit

Stadtweite Kampagne zum Schuljahresbeginn zur Vermeidung von Elterntaxis und Förderung umweltfreundlicher Wege zur Schule

Einfluss Zielbild 4 "Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin"

Maßnahme	Verkehrstote & Schwerverletzte	Unfallhäufungsstellen	Wahrgenommene Sicherheit	Kinder zur Schule	Wahrgenommene Sauberkeit	Wahrgenommene Rücksichtnahme
Kampagne	○	○	+	++	N.N.	+



Stark negativer Einfluss:
Maßnahme wirkt dem Zielbild grundlegend entgegen oder konterkariert dessen Erreichung. Erzeugt strukturelle Zielkonflikte oder Verschlechterungen.

Negativer Einfluss:
Maßnahme erschwert das Zielbild in Teilaspekten oder erzeugt relevante Nebenwirkungen. Zielkonflikte sind vorhanden, aber grundsätzlich kompensierbar.

Kaum/Kein Einfluss:
Maßnahme hat kaum (keinen) logischen oder inhaltlichen Bezug zum Zielbild. Keine direkte oder indirekte Wirkung erkennbar.

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

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

Bewertung mit Hilfe von Symbolen – Zielbild 4

Fiktives Beispiel: Kampagne zur Schulwegsicherheit

Stadtweite Kampagne zum Schuljahresbeginn zur Vermeidung von Elterntaxis und Förderung umweltfreundlicher Wege zur Schule

Einfluss Zielbild 4 "Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin"

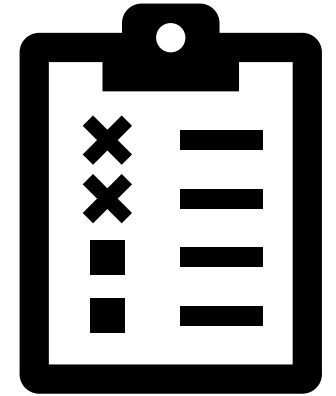
Maßnahme	Verkehrstote & Schwerverletzte	Unfallhäufungsstellen	Wahrgenommene Sicherheit	Kinder zur Schule	Wahrgenommene Sauberkeit	Wahrgenommene Rücksichtnahme
Kampagne	0	0	+	++	N.N.	+

Mittelwert der **betroffenen Indikatoren** (gerundet)

Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5
Kampagne				+	

Hier ist kein Mittelwert möglich:
Auf- oder Abrunden notwendig

Bitte beraten Sie sich an den Tischen!



1) Ist die Vorgehensweise der Bewertung verständlich?

2) Darstellung der Bewertung: Zahlen oder Zeichen?

Führt eine numerische Darstellung (-2 bis 2) zu Missverständnissen?

- Entsteht dadurch ein „objektiver“ Eindruck, obwohl die Bewertung qualitativ/argumentativ ist?
- Wären Symbole/Zeichen (z. B. ++ / + / 0 / – / —, Ampel, Sterne) verständlicher? Wie geht man hier mit dem Mittelwert um, wenn man die Bewertung auf Zielbild-Ebene aggregiert (Auf- und Abrundungen wären notwendig)?
- Was wäre für Sie schneller erfassbar und gleichzeitig transparenter gegenüber Unsicherheiten?

Zielkonflikte / Mindestanforderungen



Zielbild 1: Ich komme gut durch Stadt und Umland.



Zielbild 2: Ich erledige vieles direkt im Veedel.



Zielbild 3: Ich kann am gesellschaftlichen Leben teilhaben.



Zielbild 4: Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin.



Zielbild 5: Ich bewege mich aktiv und tue etwas für Umwelt und Klima.

Indikatoren-Set

Reisezeitvergleich	Anteil kurze Wege an allen Wegen	Barrierefreiheit ÖV	Verkehrstote & Schwerverletzte	Luftschadstoffe (NOx, PM10)
Erschließungsqualität ÖPNV	Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Kostenbelastung ÖV-Ticket	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Lärmbelastung
Stau MIV	Veränderung in Anzahl der Parkplätze	Erschließungsqualität ÖPNV in Sozialräumen	Wahrgenommene Sicherheit	Treibhausgase (CO2)
Pünktlichkeit & Ausfälle ÖPNV			Anteil Kinder, die zu Fuß/ mit Fahrrad zur Schule kommen	Modal Split
Dichte Mobilstationen			Wahrgenommene Sauberkeit	Anzahl & Nachhaltigkeit von Pkw
Anzahl Sharing-Mitgliedschaften			Wahrgenommene Rücksichtnahme	
Ausbau Radwege				

Zielkonflikte / Mindestanforderungen

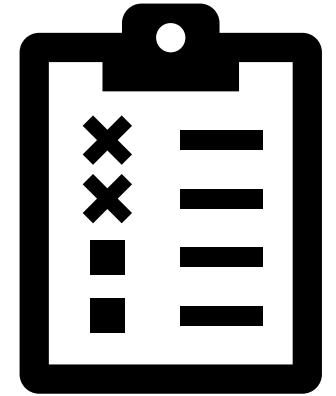
Einfluss Zielbild 4 "Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin"

Maßnahmencluster	Verkehrstote & Schwerverletzte	Unfallhäufungsstellen	Wahrgenommene Sicherheit	Kinder zur Schule	Wahrgenommene Sauberkeit	Wahrgenommene Rücksichtnahme
Protected Bike Lane	1	1	2	2	-1	1

Kann das Maßnahmencluster als „gut“ bewertet werden, obwohl einzelne Zielindikatoren negativ sind?

- Bsp. Protected Bike Lane:
(Sehr) gute Ergebnisse im Zielbild 4, Sauberkeit kann aber kritisch sein

Bitte beraten Sie sich an den Tischen!



Umgang mit Zielkonflikten und Mindestanforderungen

Soll eine Maßnahme als „gut“ bewertet werden können, wenn einzelne Zielbilder oder Zielindikatoren deutlich negativ beeinflusst werden?

- Brauchen wir ein Mindestniveau je Zielindikator (z.B. „kein Zielindikator schlechter als –X“)?
- Ist es ausreichend, wenn dieser Wert lediglich gekennzeichnet wird?

Ermittlung der Wirksamkeit einer Maßnahme/eines Clusters

Notwendig für die Erstellung einer Umsetzungsplanung und zur Priorisierung von besonders wirksamen Maßnahmen/Clustern

Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Wirksamkeit
Cluster	0,6	1,2	-0,7	0	1,8	0,6
Cluster	1,1	0	0	-1,1	2,0	0,4
Cluster	0	1,7	2,0	0,8	1,1	1,1

— Mittelwert →

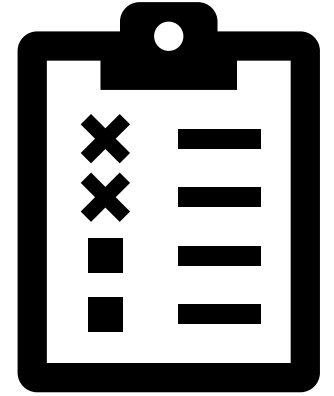
Ermittlung der Wirksamkeit einer Maßnahme/eines Clusters

Notwendig für die Erstellung einer Umsetzungsplanung und zur Priorisierung von besonders wirksamen Maßnahmen/Clustern

Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5	Wirksamkeit
Cluster	+	++	-	0	++	+
Cluster	++	0	0	--	++	+
Cluster	0	++	++	+	++	++

Mittelwert →

Meinungsbild im Plenum!



- **Ist das vorgestellte Vorgehen nachvollziehbar?**
- **Zu welchen Aspekten bestehen Nachfragen?**
- **Soll die Mobilitätsplanung auf dieser Basis weiterarbeiten?**

Was ist das Ziel der Bewertung?

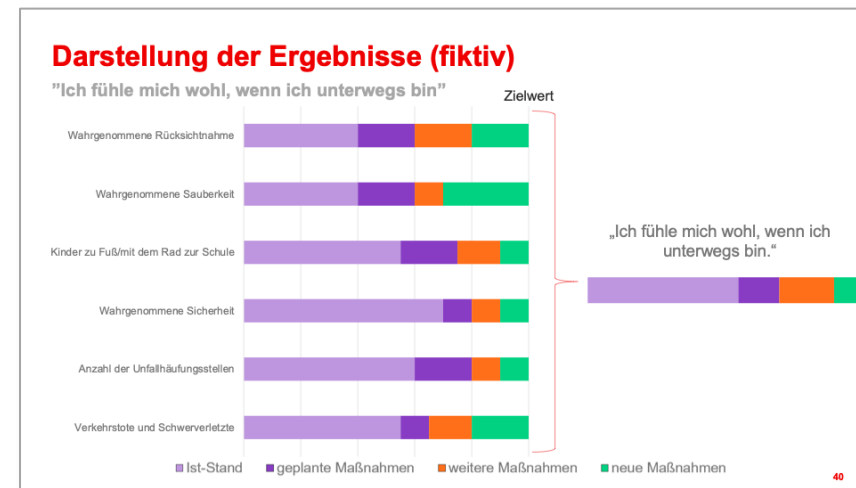
1

Welche Maßnahmen sind besonders wirksam und sollten daher bei der Umsetzungsplanung priorisiert werden?



2

Feststellen, wie weit wir vom Ziel entfernt sind bzw. wie viel wir bereits erreicht haben



Bewertung der Zielerreichung



1. Identifikation besonders wirksamer Maßnahmen

Wir betrachten je Indikator die Maßnahmen, die voraussichtlich einen (besonders hohen) Beitrag zur Zielerreichung leisten.



2. Berücksichtigung von Synergien zwischen Maßnahmen

Wir heben Maßnahmen hervor, deren Wirkung sich im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen verstärkt (z. B. Expressbusnetz und Busspuren).



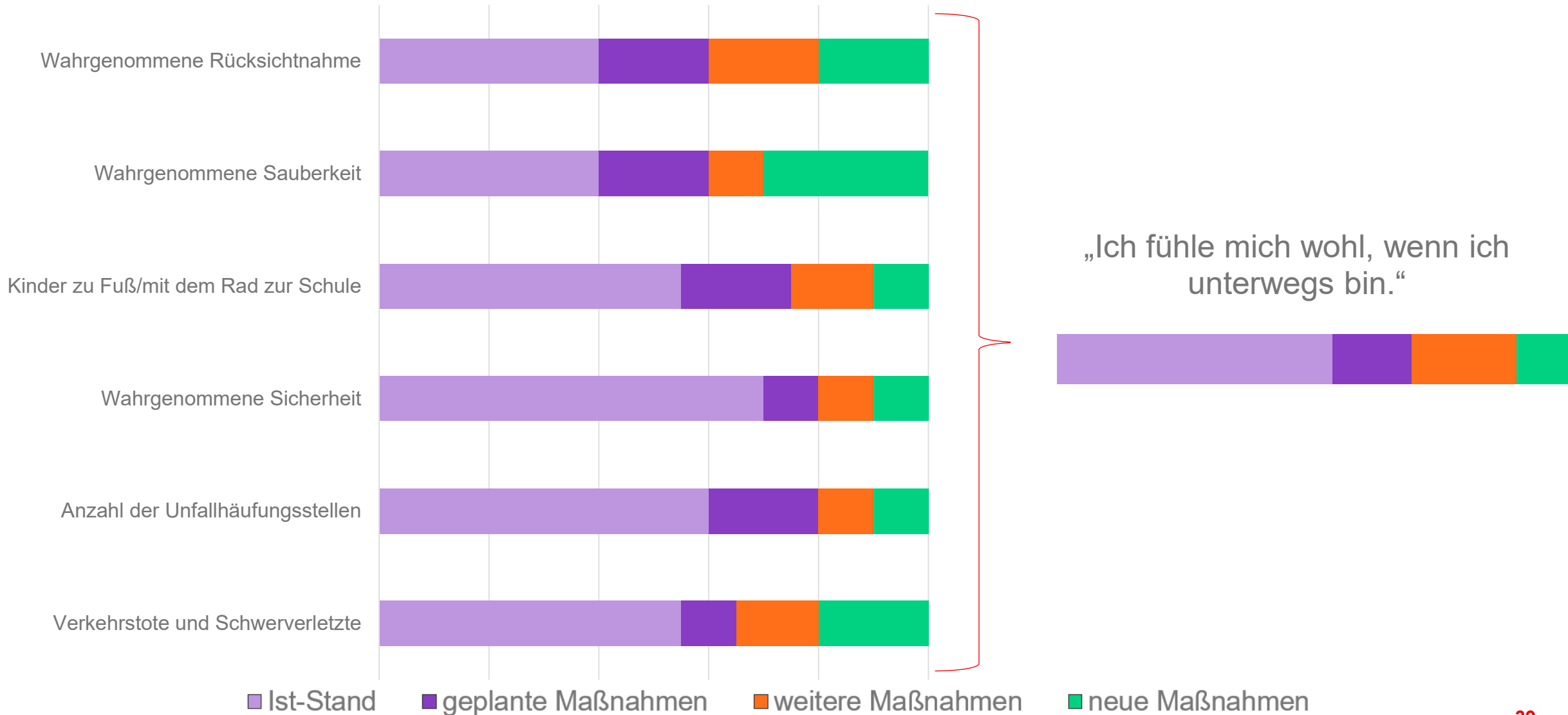
3. Qualitative Gesamteinschätzung der Zielerreichung

Die Bewertung erfolgt auf Grundlage fachlicher Expertise, der Erfahrungen aus anderen Städten sowie geeigneter Vergleichswerte.

Darstellung der Ergebnisse (fiktiv)

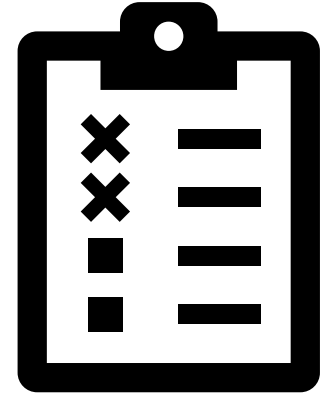
„Ich fühle mich wohl, wenn ich unterwegs bin“

Zielwert



Bitte beraten Sie sich an den Tischen!

- **Wäre diese Form der Darstellung der Ergebnisse für Sie verständlich?**
- **Welche Ebene (Zielbild oder Zielindikator) hilft Ihnen für das Verständnis und die weitere Zusammenarbeit?**
- **Votum Verwaltung: Auch im Mobibeirat weiter auf Basis der Zielindikatoren diskutieren**



Meinungsbild im Plenum!



- **Ist das vorgestellte Vorgehen nachvollziehbar?**
- **Zu welchen Aspekten bestehen Nachfragen?**
- **Soll die Mobilitätsplanung auf dieser Basis weiterarbeiten?**

AGENDA

1

Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

Pause

2

Modellierung der Maßnahmen

- Sascha Klein, Inovaplan
- Fragen & Diskussion

AGENDA

1

Maßnahmenbewertung

- Helene Loy, Mobycon
- Fragen & Diskussion

2

Modellierung der Maßnahmen

- Sascha Klein, Inovaplan
- Fragen & Diskussion

Methodik Maßnahmenbewertung

Ergänzend zur fachplanerischen Bewertung der Zielindikatoren/
Zielbilder Einschätzung zu:

- **Erzielbare Fahrtenverlagerungen**
- **Reduzierung CO₂-Emissionen**

→ Bewertung auf Ebene der Handlungsfelder

→ Einschätzung erforderlich hinsichtlich:

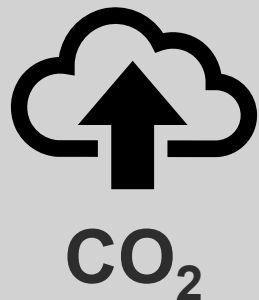
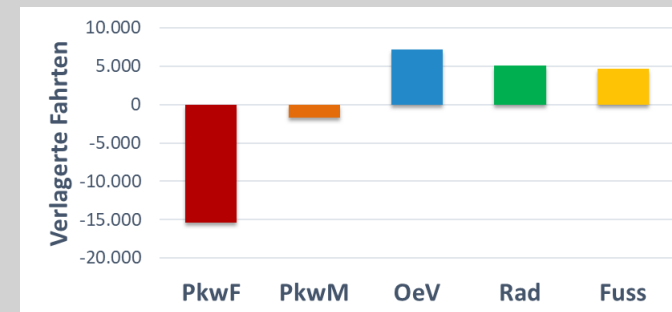
1. Wo wirkt sich die Maßnahme aus?
2. Wie wirkt sich die Maßnahme auf Verkehrsangebot/
Verkehrsnachfrage aus?
3. In welchem Umfang wirkt sich die Maßnahme aus?

→ Planungsinstrument städtisches Verkehrsmodell

Maßnahme	Einfluss Zielbild 1	Einfluss Zielbild 2	Einfluss Zielbild 3	Einfluss Zielbild 4	Einfluss Zielbild 5
Cluster	0,6	1,2	-0,7	0	1,8
Cluster	1,1	0	0	-1,1	2,0
Cluster	0	1,7	2,0	0,8	1,1

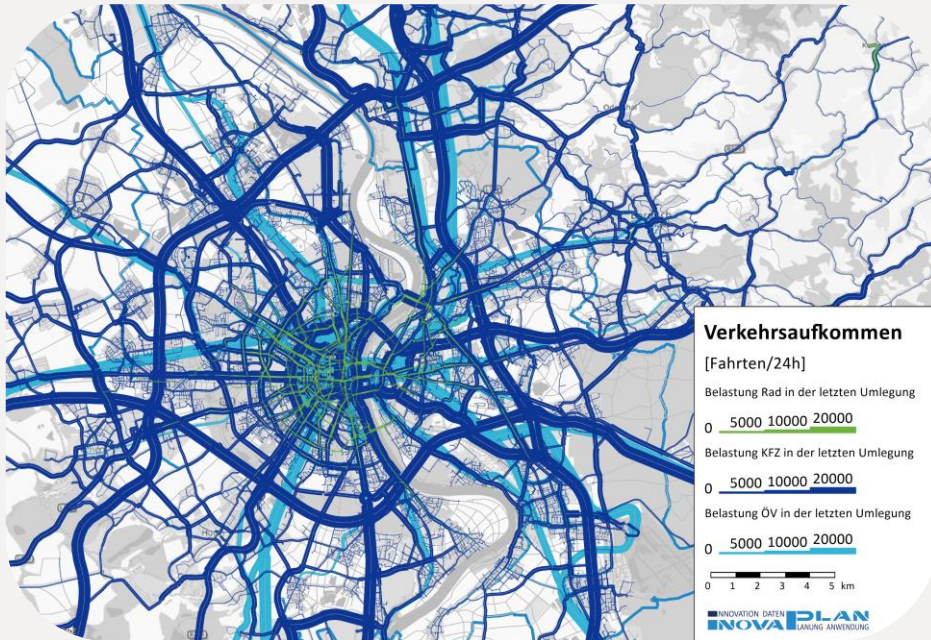
+

???



Grundlagen Maßnahmenbewertung

Verkehrsmodell Köln



- Gesamthafte Betrachtung (Kölner Bevölkerung, Bevölkerung Umland, Fernverkehre...)
- Räumliche differenzierte Informationen zu
 - Strukturgrößen (Bsp. Bevölkerung, Arbeitsplätze)
 - Reisezeiten/Widerständen
 - Höhe der Verkehrsnachfrage→ Differenziert nach Verkehrsmittel
- Analyse 2018/Prognose2035

Grundlagen Maßnahmenbewertung

„Ein Modell ist ein vereinfachtes Abbild der Wirklichkeit“



Modelle helfen...

- ... Zusammenhänge zu verstehen
- ... Prognosen und Szenarien zu betrachten
- ... Entscheidungen vorzubereiten
- ... Maßnahmen zu priorisieren



Modelle unterliegen Prognoseunsicherheiten

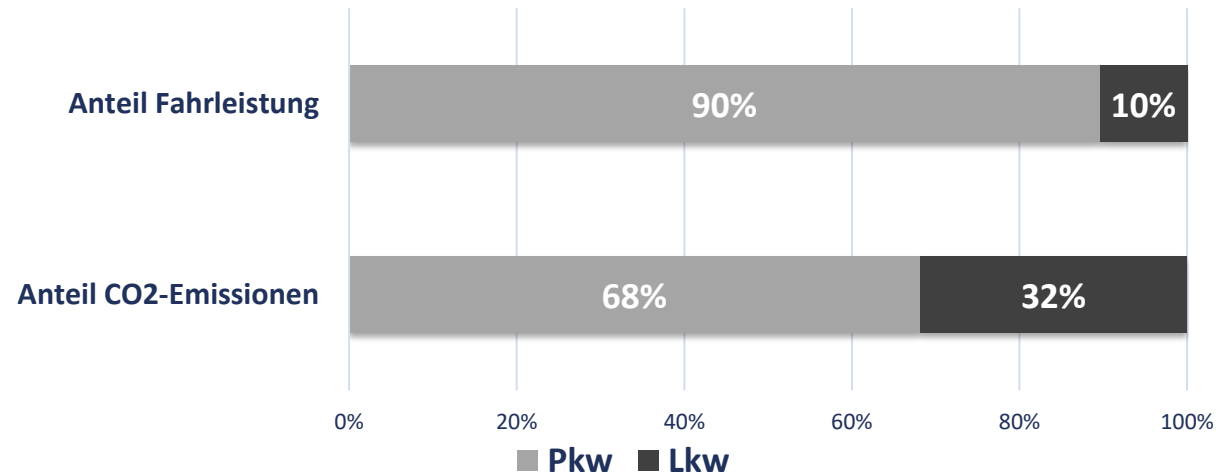
- ... nicht alle Entwicklungen können abgebildet werden
- ... es bestehen Bandbreiten bei Effekten



Besondere
Herausforderung im
Rahmen eines SUMP

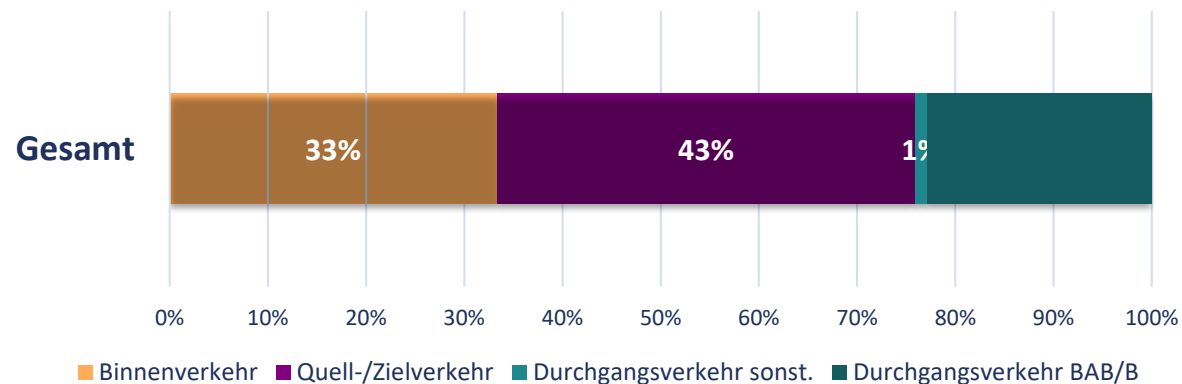
Bewertung verkehrliche Wirkungen

Erste Analysen Verkehrsaufkommen/CO₂-Emissionen



- Verkehrsaufkommen wird hauptsächlich durch Pkw verursacht
- Hinsichtlich der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen kommt Schwerverkehr größere Bedeutung zu

Verkehrszusammensetzung Köln



- Maßgeblich für Verkehr in Köln: Binnen-/Quell- und Zielverkehre
- Durchgangsverkehre nahezu ausschließlich auf Bundesstraßen/Autobahnen

Bewertung verkehrliche Wirkungen

Erste Analysen Verkehrsaufkommen/CO₂-Emissionen

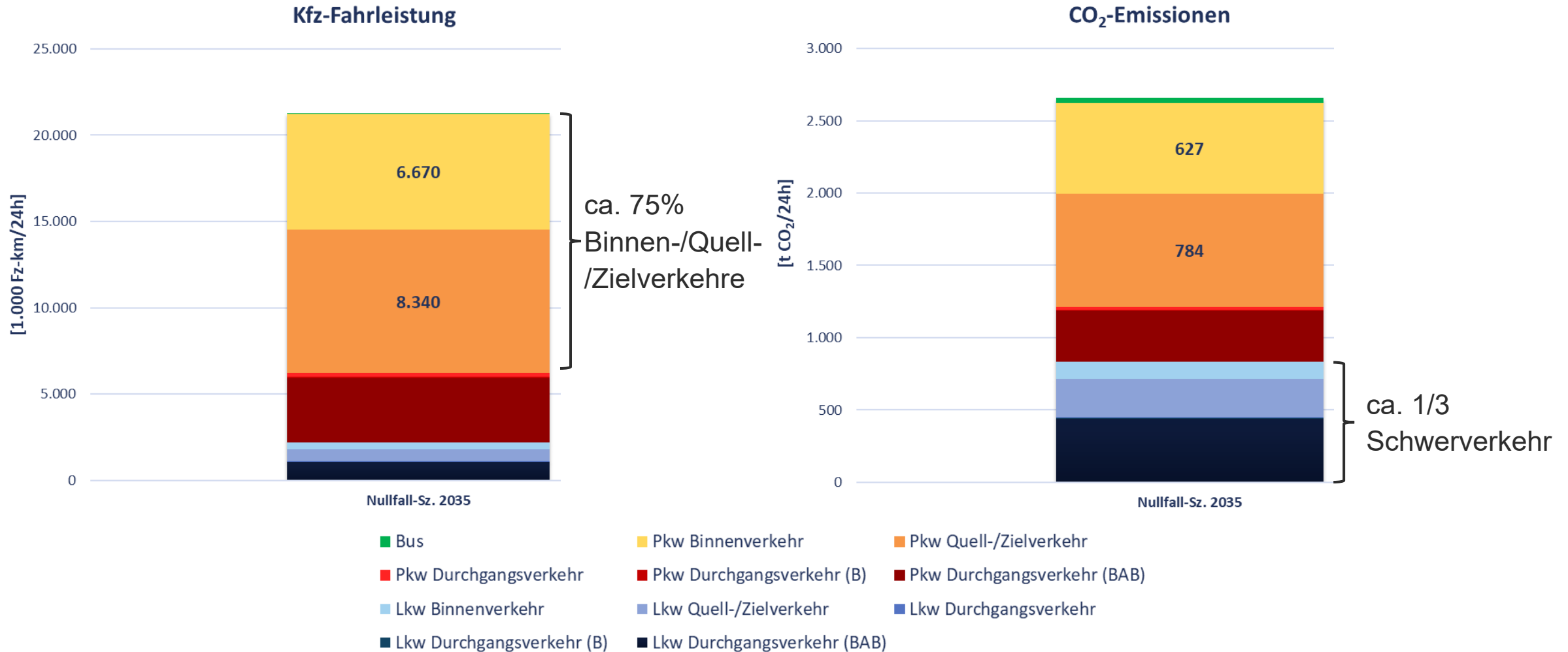


Abbildung von Maßnahmen

Mögliche Modellierungsansätze zur Abbildung der verkehrlichen Wirkungen in Folge von Maßnahmen bzw. sonstigen Entwicklungen



Anpassung Verkehrsangebot:

Bsp. neuer Fahrplan, Tempo 30



Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung:

Bsp. Radfahren wird attraktiver



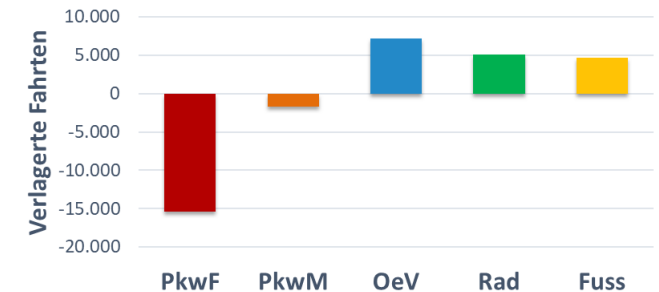
Überarbeitung Strukturgrößen:

Bsp. Anpassung des Pkw-Besitz



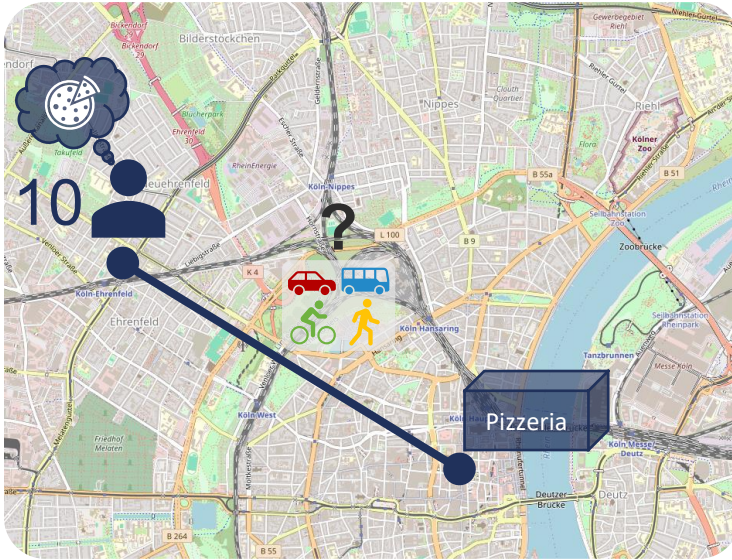
Berücksichtigung im Rahmen der CO₂-Bilanzierung:

Bsp. technische Entwicklungen hinsichtlich Fahrzeugflotte
(mehr E-Fahrzeuge, geringere Emissionen Verbrenner)



➔ Nicht alle Maßnahmen können klar verortet bzw. in ihrer Wirkung quantifiziert werden

Methodik Maßnahmenbewertung



Enthaltene Grundlagen:

- Wo wohnen die Personen? → 10 Personen in Ehrenfeld
- Wo gibt es welche Gelegenheiten? → Pizzeria Innenstadt
- Was sind typische Verhaltensmuster? → Wunsch Pizza-Essen
- Wie sieht das Verkehrsangebot aus? → u.a. Reisezeiten

Kenngröße	Pkw	ÖV	Rad	Fuß
Grundnutzen	<i>individuell</i>	<i>individuell</i>	<i>individuell</i>	<i>individuell</i>
Zu-/Abgangszeit	5 min	3 min	1 min	0 min
Reisezeit	15 min	13 min	12 min	40 min
Kosten	4,5 €	,5 €	,0 €	,0 €
Umstiege	-	1	-	-
Ergebnis [Anzahl Fahrten]	5	2	3	0

➔ Affinität zu Verkehrsmitteln: Ergebnis HHB

➔ Angebotskenngrößen aus dem Modell

➔ Ergebnis des Modells

Vorgehen Maßnahmenbewertung

1. Definition der abzubildenden Maßnahmen
2. Abschätzung der erzielbaren Angebotsverbesserungen

→ Annahmen erforderlich hinsichtlich:

- Räumliche Differenzierung
→ Erfolgt nach Stadtbezirken/Stadtteilen
- Höhe der erzielbaren Wirkung
→ Abschätzung Veränderungen von z.B. Reisezeit/Kosten

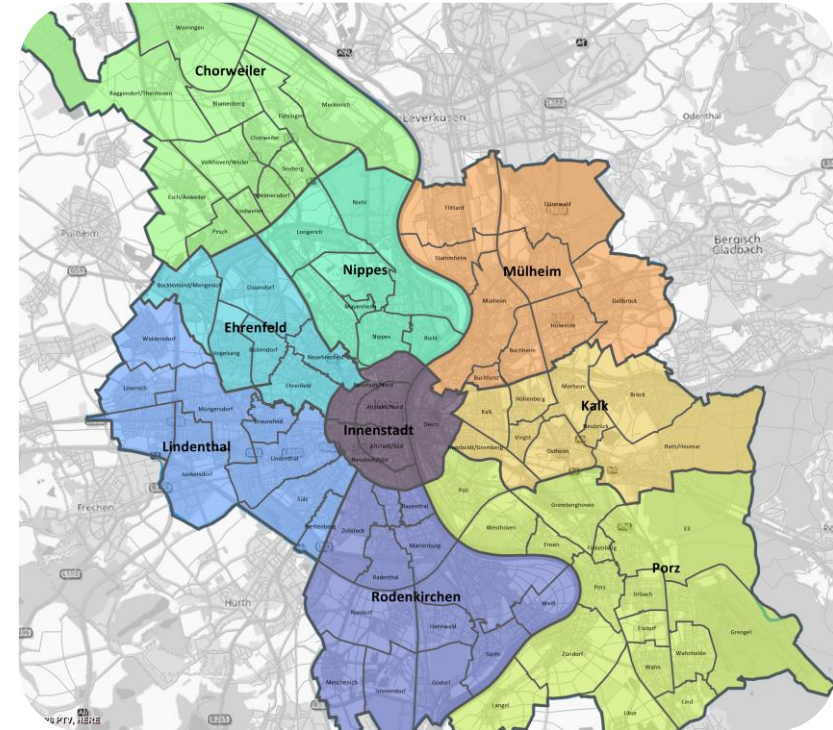
Kenngröße	Pkw	ÖV	Rad	Fuß
Grundnutzen	individuell	individuell	individuell	individuell
Zu-/Abgangszeit	5 min	3 min	1 min	0 min
Reisezeit	15 min	13 min	12 min	40 min
Kosten	4,50 €	2,50 €	0,00 €	0,00 €
Umstiege	-	1	-	-
Ergebnis [Anzahl Fahrten]	5	2	3	0

Anpassung
Eingangsgrößen

- Beispiel:

„Reisezeit Rad kann in der Innenstadt um 5% verbessert werden“

3. Neuberechnung der Verkehrsnachfrage



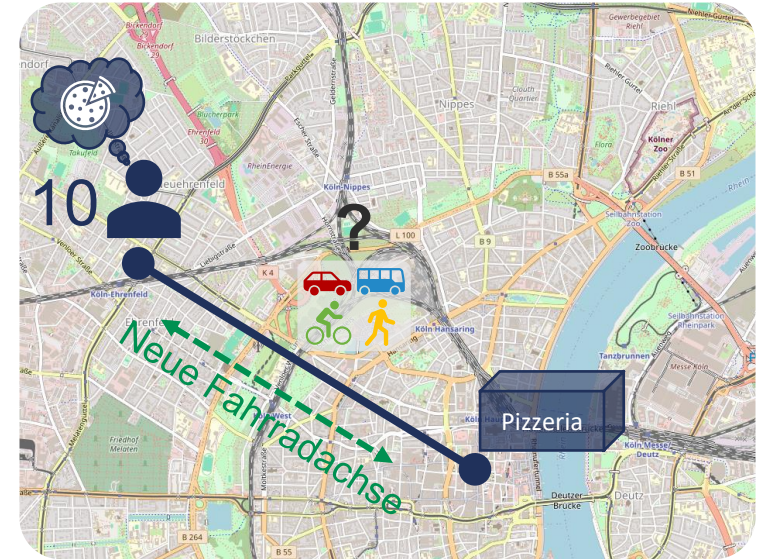
Methodik Maßnahmenbewertung

Beispiel Maßnahme:

Neue Fahrradachse Ehrenfeld <-> Innenstadt

→ Einschätzung erforderlich hinsichtlich:

1. Wo wirkt sich die Maßnahme aus?
2. Wie wirkt sich die Maßnahme auf Verkehrsangebot/
Verkehrsnachfrage aus?
3. In welchem Umfang wirkt sich die Maßnahme aus?



Wirksamkeit von Maßnahmen

Schritt 1: Qualitative fachplanerische Einschätzung der Wirksamkeit

Wirksamkeit	Wertebereich der Wirkungen	
	Untere Grenze	Obere Grenze
Sehr gering	0,00 %	0,75 %
Gering	0,25 %	1,50 %
Mittel	0,75 %	2,50 %
Hoch	1,50 %	4,00 %
Sehr hoch	2,50 %	7,00 %

Schritt 2:

Quantitative Festlegung der Auswirkungen auf Angebotskenngrößen (Bsp. Fahrzeit/Kosten)

- Positive wie auch negative Wirkung möglich
- Grundlage für Maßnahmenbewertung
- Einschätzung zu **Fahrtenverlagerung** (Modal Shift) und **CO₂-Emissionen**

- Unsicherheiten und Spannbreiten bei den zu erwartenden zukünftigen Entwicklungen und Maßnahmenwirkungen
- Einschätzung auf Basis von Erfahrungswerten

Methodik Maßnahmenbewertung

Beispiel: Verbesserung Radverkehrsanbindung

Kenngroße	Pkw	ÖV	Rad	Fuß
Grundnutzen	individuell	individuell	individuell	individuell
Zu-/Abgangszeit	5 min	3 min	1 min	0 min
Reisezeit	15 min	13 min	12 min	40 min
Kosten	4,50 €	2,50 €	0,00 €	0,00 €
Umstiege	-	1	-	-
Ergebnis [Anzahl Fahrten]	5	2	3	0

Wie wirkt sich die Maßnahme auf die Widerstände aus?

1. Wo wirkt sich die Maßnahme aus?

Angebotsverbesserung auf Relation Ehrenfeld → Innenstadt

2. Wie wirkt sich die Maßnahme auf Verkehrsangebot/Verkehrsnachfrage aus?

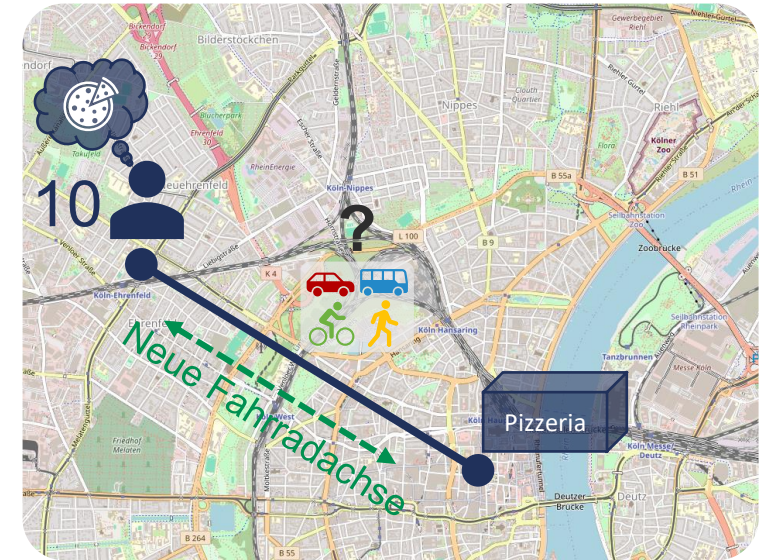
Reduktion der Reisezeit/Verbesserung Verkehrssicherheit

3. In welchem Umfang wirkt sich die Maßnahme aus?

Einzelmaßnahme, keine weiteren begleitenden Maßnahmen

Wirksamkeit	Wertebereich der Wirkungen	
	Untere Grenze	Obere Grenze
Mittel	0,75 %	2,50 %

Orientierung am unteren Grenzwert



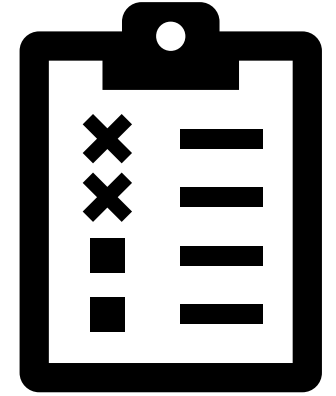
Wirksamkeit
Sehr gering
Gering
Mittel
Hoch
Sehr hoch

i.d.R. mittlere Wirksamkeit

Ergebnis:

Reduktion der Reisezeit auf den betroffenen Relationen um ca. 1%

Bitte beraten Sie sich an den Tischen!



- **Ist das vorgestellte Vorgehen nachvollziehbar?**
- **Zu welchen Aspekten bestehen Nachfragen?**



Stadt Köln

Besser durch Köln. Der nachhaltige Mobilitätsplan

Mobilitätsbeirat - 11. Sitzung

17.03.2026



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



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages